

The image is a black and white architectural sketch of a city street. The top half of the image is overlaid with a solid yellow band. The sketch depicts a street with buildings on both sides, a central road with cars, and pedestrians on the sidewalks. A prominent dome-shaped building is visible in the background. The overall style is a clean, line-art sketch.

PROPUESTA URBANA DE MEJORAMIENTO DE ESPACIOS PÚBLICOS EN LA AV. 9 DE OCTUBRE



UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

PROPUESTA URBANA DE MEJORAMIENTO DE ESPACIOS PÚBLICOS EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

TRABAJO DE TITULACIÓN QUE SE PRESENTA PREVIO A OBTAR POR EL GRADO DE ARQUITECTURA

AUTORA: KAREIN NATALIA GUARIN HENAO

TUTORA: DANIELA HIDALGO PhD.

SAMBORONDÓN, DICIEMBRE 2021.

“

**NO HAY RELACIONES SOCIALES SIN ESPACIO,
NO HAY ESPACIO SIN RELACIONES SOCIALES**

HENRI LEFEBVRE

AGRADECIMIENTOS

*A MIS PADRES,
QUIENES SON PARTE FUNDAMENTAL DE CADA UNO DE MIS PASOS.*

RESUMEN

La av. 9 de Octubre es para Guayaquil un medio de turismo y de comercio, conocido como el boulevard Guayaquileño debido a su extensión en ambos sentidos, separada por el Parque Centenario, esta avenida cumple con las necesidades de ocio, recreación, integración y es un punto de encuentro para los Guayaquileños. Sin embargo en la actualidad la avenida presenta problemas en cuanto al modo de tránsito y calidad de su espacio público. Su caos vehicular, la falta de seguridad, el descuido de sus edificaciones patrimoniales así como el mantenimiento de sus espacios públicos, hace que su imagen urbana no cumpla con los elementos básicos para una buena calidad de espacio. La priorización del tránsito vehicular a hecho que esta avenida pierda su foco principal como medio de identidad de la ciudad que conecta su historia con la vida diaria de los ciudadanos reslatando el medio de transporte más importante, el peatonal. Mediante la recopilación de información que se obtuvo con la encuesta realizada a determinada población Guayaquileña; se detecta la necesidad de rescatar este punto turístico-comercial, potenciando las estrategias con las recomendaciones obtenidas a las entrevistas realizadas a los arquitectos urbanistas. Este estudio busca el mejoramiento de los espacios públicos para potenciar de manera económica y física la ciudad, favoreciendo a sus ciudadanos y a sus turistas, para cambiar la imagen urbana de la zona e integrar y conectar la identidad del sector con su historia.

PALABRAS CLAVE: Espacio público, peatonalización, áreas verdes, mobiliario urbano, peatón, accesibilidad universal.

The 9 de Octubre Avenue is for Guayaquil a tourism and business environment, known as the “Boulevard Guayaquileño” due to their extension in both ways. It’s separated for the Centenario Park and meet the leisure, recreation, integration requirements and is a meeting point for the Guayaquileños. However, currently the avenue presents problems related to the transit and the quality of the public space. The chaos caused by vehicular traffic, the lack of safety, the neglect of patrimonial edifications and the insufficient maintenance of their public spaces trigger in a urban image that not meet the basic elements for a good quality of space. The vehicular transit prioritization has made that this avenue lost the focus as identity medium of the city which connect his history with the daily life of the citizens highlighting the most important means of transport, the pedestrian. Through the compilation of information that was obtained with the survey carried out to a certain Guayaquil population; the need to rescue this tourist-commercial point is detected, enhancing the strategies with the recommendations obtained from the interviews carried out with the urban architects. This investigation seeks to improve public spaces to enhance the city, favoring its citizens and tourists, to change the urban image of the area and integrate and connect the identity of the sector economically and physically with its history.

ABSTRACT

KEY WORDS: Public space, green areas, pedestrian, universal accesibility, pedestrianisation, urban furniture.

ÍNDICE DE CONTENIDO

01

EL PROBLEMA

1.1	Planteamiento del problema	12
1.2	Objetivos	
1.2.1	Objetivo General	14
1.2.2	Objetivos específicos	14
1.3	Justificación del problema	15
1.4	Antecedentes	17

MARCO REFERENCIAL

2.1	MARCO TEÓRICO	
2.1.1	Espacio público	21
2.1.2	Mobiliario urbano	22
2.1.3	Espacios urbanos abiertos	23
2.1.4	Principios para el diseño de espacios abiertos	23
2.1.5	Supermanzanas	24
2.2	MARCO LEGAL	
2.2.1	Constitución de la república del Ecuador	27
2.2.2	Cootad	28
2.2.3	Ley Orgánica De Ordenmieto Territorial, Uso y Gestión de Suelo	28
2.2.4	Reglamento a la ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	29
2.2.5	Ordenanza municipal Gye	29
2.2.6	Neufert	30
2.2.7	Inen	31
2.2.8	Nec	32

02

METODOLOGÍA

4	TIPO DE METODOLOGIA	34
4.1	Encuesta	35
4.2	Entrevista	38
4.2.1	Conclusión de entrevistas	40

03

CASOS ANÁLOGOS

3.1	Calle Madero, México	42
3.2	Calle Florida, Argentina	43
3.3	Eco-Boulevard, Madrid	44
3.4	Calle García M., Ecuador	45
3.5	Conclusión casos análogos	46

04

05

ANÁLISIS DE SITIO

5.1	Ubicación	48
5.2	Clima	49
5.2.1	Análisis del sol	49
5.2.2	Análisis de vientos	49
5.3	Análisis vial	50
5.4	Uso de suelo	52
5.5	Equipamiento urbano	53
5.6	Foda	54

PROPUESTA TEÓRICA FORMAL

6.1	Concepto	56
6.2	Criterios	57
6.3	Tipología de vías	61
6.4	Esquema funcional	62
6.5	Zonificación	63
6.6	Vías	63
6.7	Planimetría por tramos	64
6.8	Renders	69
6.9	Presupuesto	73

06

CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES

07

7.1	Conclusiones	76
7.2	Recomendaciones	76

BIBLIOGRAFÍA

8	Datos bibliográficos	78
---	----------------------	----

08

ANEXOS

09

9	Modelo de encuesta	82
	Modelo de entrevista	84

ÍNDICE DE GRÁFICOS

1	Resultado 1	35
2	Resultado 2	35
3	Resultado 3	35
4	Resultado 4	35
5	Resultado 5	36
6	Resultado 6	36
7	Resultado 8	36
8	Resultado 9	37
9	Resultado 10	37
10	Resultado 11	37
11	Ubicación del sector	48
12	Orientación de asoleamiento	49
13	Orientación de vientos	50
14	Análisis de vías	50
15	Uso de suelo	52
16	Infraestructura del sector	53
17	Concepto	56
18	Criterios	57
19	Tipología de vías	61
20	Esquema funcional	62
21	Zonificación	63
22	Vías	63

ÍNDICE DE FIGURAS

1	Boulevard	12
2	Av. 9 de Octubre	12
3	La av. 9 de Octubre	13
4	Galería antigua	15
5	Galería antigua	15
6	Galería antigua	18
7	Great place	21
8	Elementos según Villatoro	22
9	Principios para el diseño	23
10	Ubicación de la av. Francisco M.	42
11	Estado anterior y propuesta de intervención	42
12	Ubicación de la calle Florida	43
13	División por áreas de la calle Florida	44
14	Ubicación boulevard Madrid	44
15	Ubicación calle García Moreno	45
16	Calle primaria	51
17	Calle secundaria	51

ÍNDICE DE TABLAS

1	Constitución de la República	27
2	Cootad	28
3	Ley Orgánica de Ordenamiento	28
4	Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial	29
5	Ordenanza municipal	30
6	Neufert	31
7	Inen	32
8	Nec	32

CAPÍTULO 1

EL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El casco histórico comercial y punto turístico principal de la ciudad de Guayaquil, conocido como el Boulevard 9 de Octubre, conformada por 21 calles consta de 1310 predios divididos entre locales comerciales, instituciones públicas, entidades financieras y otros servicios, es también un escenario político que brinda beneficios económicos, físicos y psicológicos para los Guayaquileños y sus turistas (El Universo, 2020). A lo largo del tiempo han surgido cambios, propuestas y regeneraciones para hacer de esta avenida un

espacio adaptable y flexible con el fin de cambiar su imagen urbana actual, sin embargo, son algunos factores que lo dificultan. El caos vehicular, la falta de seguridad y la dispersión urbana reduce la interacción en el sector y lo convierte en una zona vulnerable. Esta gran avenida actualmente se describe como un lugar de prisa por las mañanas; comercial, activo y bullicioso por las tardes; desolado y peligroso en las noches provocando que los residentes migren a otros sectores de la ciudad.



FIGURA 1: Boulevard
FUENTE: (Expreso, 2021)



FIGURA 2: Av. 9 de Oct
FUENTE: (El Telégrafo, 2021)



FIGURA 3: La av. 9 de Oct
FUENTE: (El Telégrafo, 2021)

La identidad del Boulevard 9 de Octubre se desvanece a causa de la priorización del uso comercial y descuido de sus edificaciones patrimoniales que son el factor principal de su denominación como casco histórico. El distinto uso de sus predios confirman connotaciones negativas puesto que el 84,87% se encuentra dividido entre: 527 predios para parqueos, 431 predios para oficinas y 121 predios para uso comercial, 236 predios de otros usos, dejando el porcentaje de uso residencial muy bajo provocando que en las noches se convierta en una zona peligrosa por falta de la interacción residencial (El Universo, 2020).

Según los estudios de la policía nacional del Ecuador, han surgido notables cambios en los índices delictivos del distrito 9 de Octubre gracias a los barridos nocturnos y la instalación de equipamientos de seguridad como el botón de pánico (Ministerio de Gobierno, 2020). Sin embargo, hay muchos guayaquileños que aún no se sienten seguros transitando por este sector, puesto que no transmite esa armonía ni confianza debido a la imagen urbana que ha ido adquiriendo con el paso del tiempo. Estos son aspectos que pueden cambiarse con un espacio adecuado que priorice el espacio y tranquilidad que le pertenece al peatón.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 OBJETIVO GENERAL

Proponer el mejoramiento urbano de los espacios públicos en la avenida 9 de Octubre con el fin de potenciar el sector en base a criterios de identidad que devuelva la seguridad al usuario.

1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1** Analizar el FODA del área de estudio con el fin de establecer criterios.
- 2** Conocer los requerimientos de los usuarios a través de una encuesta cuantitativa con el fin de determinar las necesidades del sector.
- 3** Diseñar un espacio que brinde seguridad al usuario fortaleciendo el uso mixto del sector con el fin de devolverle su identidad histórica.



FIGURA 4: Galería Antigua
FUENTE: (Pinterest, 2021)



FIGURA 5: Galería Antigua
FUENTE: (Pinterest, 2021)

1.3 JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Un mejoramiento de los espacios públicos en el foco principal de Guayaquil como lo es el Boulevard 9 de Octubre conformada por 21 calles en las que constan locales comerciales, instituciones públicas, entidades financieras y otros servicios, potenciará de manera económica, física y psicológica a los Guayaquileños y sus turistas. El caos vehicular, la falta de seguridad y la dispersión urbana reducen la interacción en el sector y lo convierte en una zona vulnerable, haciendo que la imagen urbana del sector no sea la idónea. La priorización del uso comercial y descuido de sus edificaciones patrimoniales, que son el factor principal de su denominación como casco histórico, producen una pérdida de identidad en este eje central de Guayaquil. De igual manera, el bajo porcentaje predial, en cuanto al uso de suelo residencial, provoca que en las noches se convierta en una zona peligrosa por falta

de la interacción residencial (El Universo, 2020). Aunque los índices delictivos se han reducido notablemente en los últimos meses, hay muchos guayaquileños que no se sienten seguros transitando por este sector, puesto que no transmiten esa armonía ni confianza debido a la imagen urbana que actualmente brinda (Ministerio de Gobierno, 2020). Los espacios públicos tienen como objetivo principal potenciar esta imagen urbana, aumentar la seguridad del peatón, ser un espacio flexible y adaptable para la vida cotidiana de sus habitantes. Un espacio que resalta la identidad de esta calle, que sirva de conexión vial entre las instalaciones y sus visitantes, según el docente de Urbanismo (Chunga, 2020), hay que devolverle el espacio público al ciudadano. La 9 de Octubre no solamente sirve como

medio de turismo y comercio se cumplen varias necesidades diarias para los guayaquileños como lo es ir al banco, hacer un trámite en una instalación del ministerio, ir al colegio, realizar un pago de servicios básicos, entre otros. Disminuir los problemas de inseguridad y accesibilidad, mediante el diseño adecuado del espacio público, se puede lograr priorizando el espacio y derecho del peatón de modo que incentive el uso de esta avenida promoviendo aún más el turismo y el crecimiento económico. Esta avenida debe rescatar su reconocimiento como Boulevard, según la alcaldesa (Viteri, 2020), debe volver al pasado. El uso nocturno de la 9 de Octubre es posible con locales comerciales como restaurantes y cafeterías, espacios recreacionales para niños, iluminación adecuada y espacios abiertos pero que brinden seguridad.

1.4 Antecedentes

Guayaquil es el nombre definido para el sector "Las Peñas" en el año 1574, el cual constaba de una iglesia, una plaza, una fuente y un barrio asentados al pie del cerrito verde. En ese mismo año se crea un plan de construcción de viviendas con materiales a los que se tenía acceso como: madera, caña y bareque (Santana, 2015). Debido a las limitantes de expansión del sector en donde se encontraba ubicada la ciudad en ese entonces, deciden en 1688 apostar por otro rumbo en busca de un crecimiento poblacional y económico, iniciando la división de la ciudad en dos secciones llamadas: "Ciudad Vieja" y "Ciudad Nueva" con su medio de comunicación, el "Puente de las 800 varas" (Villavicencio, 1988). Dos años más tarde luego de que Guayaquil continuará con su expansión a lo largo de la calle la Orilla (destino, 2014), se establece en el plan para "Ciudad Nueva" una ciudad que conste con 24 manzanas y una plaza principal de 5 manzanas. En 1695 se construye la Iglesia Matriz, conocida actualmente como la Catedral, en la sección nueva de Guayaquil y 6 años después se obliga a los Guayaquileños a poblar "Ciudad Nueva", haciendo que se vuelva necesario su medio de conexión debido al crecimiento poblacional por lo que para 1710 aparece el "Puente de las 80 varas" (Villavicencio, 1988). "Calle San Francisco del Foso, del Corte y de la Artillería", según Jose Antonio Gomez Iturralde, es el nombre con el que se reconocía la famosa avenida que actualmente es el eje central de Guayaquil, pero, no fue hasta 1789 que su nombre cambió por la Calle de las Damas, (Hoyos, 2007). En 1820 con la revolución del 9 de Octubre nace el parque Centenario causante de la división de esta avenida (Hidalgo, 2012). Tomando el nombre de calle San Francisco





a inicios del siglo XVIII con la construcción de la iglesia San Francisco en 1858 (Villavicencio, 1988). El plan de “Ciudad Nueva” iba por buen rumbo, ambas ciudades comienzan a poblarse y Guayaquil comienza a extenderse, “Ciudad Vieja” se encontraba muy limitada por los esteros y los innumerables ataques piratas del sector, por lo que los habitantes veían en la nueva sección un futuro más favorable (Alvarado, 2018). En 1863, con la nueva gaceta municipal, la calle toma su penúltimo nombre de la calle Congreso (Telégrafo, 2012). Entre 1880 y 1930 Guayaquil se potencia al máximo gracias a la exportación del cacao, lo que produce un crecimiento poblacional y comienza su proceso de urbanización. Con esto la ciudad decide cambiar la imagen urbana, empezando por esta avenida, y potenciarse de manera visual por lo que se estipulan límites constructivos en 1885 (Villavicencio, 1988). Guayaquil es, sin duda, una ciudad que se ha esforzado en construir su destino a pesar de sus incontables incendios que dejaban la ciudad destruida generando pérdidas económicas de altas cifras, como lo fue el gran incendio de Guayaquil conocido bajo el nombre de “Incendio Grande” de 1896 cambiando en definitiva la ciudad de Guayaquil debido a que provocó la

desaparición de gran porcentaje de la ciudad. Es entonces en este año donde se da un giro arquitectónico con estilos internacionales gracias al ingeniero francés Gaston Thoret, quien presenta el “Plan Thoret” con nuevas reglas de construcción donde el objetivo era lograr manzanas más estructuradas y la calle 9 de Octubre como una avenida potencial para la ciudad (Santana, 2015). El 27 de Octubre en la “Ordenanza de rectificación del plano de la ciudad y fábrica de los nuevos edificios” establece las nuevas medidas de las calles, prohibiendo los callejones para evitar posibles incendios (Guerrero, 2011). En 1900 la avenida es interceptada por la columna de los Próceres en conmemoración al hecho histórico de la Revolución del 9 de Octubre. Años más tarde, en 1916, el ingeniero venezolano Francisco Manrique construyó la casa de Alejandro Tola Pareja, actualmente el consulado de Mónaco, denominada como Patrimonio Cultural de Guayaquil (Maiztegui, 2021). En 1920 esta avenida es denominada Boulevard, por su imagen similar al de la cultura europea, (Garay, 2020) y se divide en dos por la construcción del parque centenario el cual existe actualmente. Un año después aparece el palacio de la Zona Militar y al poco tiempo el Teatro Edén.

FIGURA 6: Galería Antigua
FUENTE: (Pinterest, 2021)

En 1923 la visión del famoso Boulevard Guayaquileño se torna en base a construcciones de grandes capitales para mejorar la imagen urbana del sector y limitan las construcciones con un mínimo de 3 pisos, lo que generaba que solamente personas con un alto nivel económico pudieran construir o comprar edificaciones en esta zona (Maiztegui, 2021). Entre 1925 y 1927 aparecen edificaciones importantes en esta calle como: la Sociedad de Abastecedores de carne, la casa Luis García por Pedro Fontana y la Jefatura del Cuerpo de Bomberos. Un año después la ciudad se extiende hacia el suroeste con la llegada de la calle El Oro, generando que la burguesía paralice los nuevos asentamientos (Villavicencio, 1988). Debido al crecimiento poblacional de la ciudad de Guayaquil, en 1928 deciden crear una ordenanza que divide la ciudad en 5 zonas: zona comercial, zona industrial, zona residencial, zona suburbio y zona ensanche, esta última zona era la zona de crecimiento futuro. Lo importante de esta división es que la calle 9 de Octubre se encontraba en la mitad de estas 5

zonas, por lo que la favorecía y potenciaba (Villavicencio, 1988). Otras apariciones de edificaciones importantes se dieron en 1942 con el museo de Presley Norton que fue la residencia del periodista Isamel Perez Pazmiño· fundador de Diario El Universo, en 1992 la construcción del edificio La Previsora por Hugo Faggioni. Tras un gran crecimiento poblacional, económico e histórico, la calle 9 de Octubre es catalogada como el eje principal y central de Guayaquil, es por esto y con el objetivo de potenciar que en 2002 se realiza una regeneración urbana en el sector donde se implementó mobiliario urbano, jardineras en aceras, parqueos con parquímetros, etc (El Universo, 2002). Desde entonces la calle 9 de Octubre se mantiene en su mismo estado generando deterioro en la fachada de algunas edificaciones, falta de mantenimiento en los mobiliarios urbanos, aceras sin adoquines, etc. Actualmente esta avenida se encuentra bajo el proceso de un plan de peatonalización por la alcaldesa Cynthia Viteri, quien en el año 2019, sugirió que debería volver al pasado y rescatar el concepto de "Boulevard" (El Universo, 2019).

CAPÍTULO 2

MARCO REFERENCIAL

2.1.1 ESPACIO PÚBLICO

Cuando hablamos de espacio público hacemos referencia a un conjunto de significados que simplificándolos llegan a un mismo fin: el ser humano, pues debemos tomar en cuenta que la función que cumplen estos espacios en su mayoría es para satisfacer sus necesidades y cumplir con sus derechos. Entonces podríamos decir que al ser humano mayormente lo vemos como un peatón, lo que nos permite introducir la palabra "peatonalización" pero muchas veces confundimos el significado de esta creyendo que su función es cumplida

con aceras, pasos peatonales y señalizaciones. Vacío e inerte son las palabras que comúnmente utilizamos para definir el concepto de "espacio", un espacio que es ocupado por objetos y nosotros, los seres humanos, sin embargo, este es el concepto erróneo de una palabra tan poderosa. El espacio es una realidad social que genera un resultado de acción, convirtiéndose en el soporte del campo de acción. Tal como lo describe (Lefebvre, 2013), "No hay relaciones sociales sin espacio, no hay espacio sin relaciones sociales". Un espacio público tiene como función ser un lugar de encuentro que nos permita en cierto porcentaje el mercadeo y cumpla con un tránsito libre, esto se puede lograr mediante el instrumento de la peatonalización, que sirve como un calmante de tráfico en el medio urbano (Gemzoe, 2002). La calle cumple las funciones informativas, simbólicas y esparcimiento donde, según (Lefebvre, 2013), el ser humano se manifiesta, se muestra y apodera, logrando la relación tiempo-espacio. Pero, actualmente nos encontramos con un problema principal en cuanto al modo de movilización, debido a que el peatón está en un segundo plano dándole prioridad al tránsito vehicular. Según (Gehl, 2014), La vida se muestra ante nosotros cuando estamos de pie, debido a que el hombre fue diseñado para caminar y todos los sucesos nos ocurren cuando estamos circulando.

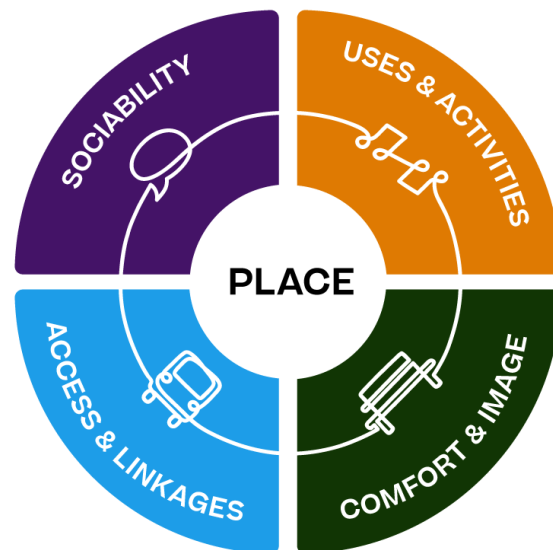


FIGURA 7: Great Place
FUENTE: (Gininderra, 2021)

Según (Maldonado, 1999), en su informe sobre la calidad del ambiente natural, el grado de satisfacción y percepción de un espacio como sano y grato son aquellas condiciones óptimas que determinan el confort biológica y psicológicamente del espacio donde el hombre habita. Esto en conjunto con los criterios mencionados anteriormente nos demuestra que el ser humano está en constante necesidad de adaptación y evolución, por lo que los espacios públicos buscan ser inclusivos debido a que es en ellos donde surge la interacción de la sociedad con la ciudad. Entonces como menciona (Lefebvre, 2013), el espacio urbano está diseñado para el uso y goce de los ciudadanos por lo que es un derecho a la vida urbana, transformada y renovada. El diseño y planificación de la ciudad son los encargados de ofrecer espacios incluyentes gracias al trabajo de la arquitectura en conjunto con el urbanismo que sirven como canal para brindar soluciones óptimas que garanticen un diseño eficiente y funcional, logrando así una ciudad sin barreras (Peets, 2013). Como menciona (Mazzanti, 2012), la arquitectura está sobrevalorada, pues puede lograr transformaciones sociales mediante edificaciones que dejan un semblante de carácter fuerte lo que genera apropiación y orgullo para los ciudadanos.

2.1.2 MOBILIARIO URBANO

Tomando en cuenta los criterios elaborados por Jan Gehl para denominar "funcional" un espacio público este debe contar con el correcto mobiliario urbano, debido a que es el elemento necesario para cumplir con las necesidades de los seres

humanos en cuanto a la función del espacio público para así determinar su grado de calidad según (Villatoro, 2008), entonces establece los siguientes principios para considerar su buen uso. Entonces, según Villatoro, el mobiliario urbano cumple una función importante dentro de los espacios debido a que son el canal para determinar un espacio funcional. Un espacio debe cumplir con los elementos necesarios para su buen aprovechamiento, es aquí donde hablamos de recreación y sus derivadas activa, pasiva. Jan Gehl en sus criterios menciona espacios para caminar, que estarían dentro del término recreación pasiva del mismo modo espacios para observar, espacios de permanencia y la posibilidad de entablar conversaciones. Por otro lado, determinamos que la recreación activa se establece bajo el criterio de espacios para ejercitarse, como mobiliario de gimnasio o vías de actividades físicas como correr, ciclovías, canchas de fútbol, bailoterapia, entre otros. Son todos estos ejemplos de algunos de los mobiliarios y espacios que se encuentran dentro de la necesidad del ser humano para poder denominar un espacio sano, habitable y funcional. Villatoro menciona también elementos que conforman de forma básica al mobiliario, como su función, ubicación, material y estética visual.

FIGURA 8: Elementos según Villatoro
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)



Cada una de estas características tiene como objetivo que el mobiliario urbano cumpla con su función potenciando el espacio donde se encuentra. Tomando en cuenta que la función principal corresponde a las relaciones sociales, mediante el criterio de lugar de permanencia y establecer una conversación, dividiendo las posibilidades de sentarse en primaria: bancas y sillas y secundaria: muros bajos, barandas, escaleras, etc (Asanza, 2019). La ubicación del mobiliario se ejecuta de manera estratégica dependiendo de la función de cada espacio para potenciar los sentidos, esto se logra mediante las posibilidades que brinda para sector organizados según sus posibilidades como: observar, conversar, escuchar y apreciar el entorno. De esta manera se cumple el factor funcional del mobiliario tomando en cuenta también su estética visual, el mobiliario debe estar en condiciones para que puedan ser usados. La madera, concreto y hierro son los materiales más comunes cuando hablamos de mobiliario urbano debido a que son los que mejor se adaptan y resisten a lo largo del tiempo. Cada mobiliario cumple un factor importante al momento de intentar una integración con el entorno, por esto su forma y color son también cualidades importantes, pues el objetivo principal de los espacios públicos es crear un espacio uniforme, que brinde confort y estabilidad dentro de la ciudad, creando integridad con el medio ambiente (Asanza, 2019).

2.1.3 ESPACIOS URBANOS ABIERTOS

Las cualidades físicas, económicas y estéticas son aquellas que determinan el potencial de un terreno para la ejecución de los espacios abiertos, debido a que en estos se concentran las actividades sociales, recreativas y culturales con el objetivo de estimular la identidad de sus residentes. El urbanismo y la arquitectura tienen una relación directa con estos espacios convirtiéndolos en funcionales y estratégicos mediante sus elementos arquitectónicos, escultóricos o de paisaje (Villatoro, 2008).

2.1.4 PRINCIPIOS PARA EL DISEÑO DE ESPACIOS ABIERTOS

El sistema urbano es amenazado por el crecimiento incontrolado de las ciudades, lo que ocasiona deterioro ambiental y congestión vehicular debido a los problemas de carácter social. Como solución al problema mencionado anteriormente, (Urbano, 1974) establece principios cuyo objetivo es orientar el desarrollo del diseño urbano, de manera que sea posible una colectividad urbana gracias a la racionalidad y eficacia del diseño del espacio.



FIGURA 9: Principios para el diseño de Espacios Abiertos
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

Según (Urbano, 1974), las aspiraciones al momento del diseño deben mantenerse en un margen consciente en cuanto a la propuesta de costos, maximizando la accesibilidad económica y buscando un equilibrio entre ambas. Áreas fácilmente accesibles que permita contemplar sus componentes de zonificación, vialidad, establecimientos de servicio, espacios abiertos, instalaciones. De modo que se potencie el uso del espacio con el objetivo de crear un equilibrio entre las características culturales y físicas del sector para el uso intensivo del espacio gracias a su distribución, optimizando su funcionamiento de modo que satisfaga y responda a las necesidades de los ciudadanos por medio de diferentes alternativas tanto de espacios como de mobiliarios que promuevan su uso y del mismo modo potencie el valor del sector. El diseño del espacio debe tomar en cuenta y respetar los distintos parámetros culturales de modo que los individuos se sientan cómodos y deseen integrarse en el ambiente urbano. Esto genera una culturización urbana en los habitantes y propicia la vida comunitaria tomando en cuenta el entorno del que estará rodeado, de modo que enfatice y se integre en un mismo paisaje urbano. Entonces, cuando logramos una relación entre los distintos componentes y su medio ambiente, evitamos el exceso de información y potenciamos la identidad del lugar, facilitando la orientación del mismo (Urbano, 1974). Uno de los objetivos en el diseño de los espacios debe ser preservar al máximo el medio ambiente natural, potenciando su uso de suelo y las características ecológicas que este contenga. El hombre y la naturaleza deben trabajar en conjunto y crear un equilibrio con armonía.

2.1.5 SUPERMANZANAS

El Plan Cérda, o como se conoce comúnmente: las Supermanzanas, es el diseño de un modelo cuyo objetivo principal es la reinvención de la morfología urbana de tal manera que se convierta en la nueva base de los sistemas urbanos. En varios lugares del mundo como Barcelona,

cuentan con una población de supermanzanas superior que a las de un municipio por lo cual su atención urbana debe tener el mismo requerimiento que cualquier entidad con población similar (Rueda, 2019). En 1859 se estableció en Barcelona-España, un proyecto que evolucionó el mundo urbanístico convirtiéndolo en moderno mediante el Plan de Reforma y Ensanche que tenía como objetivo articular la ciudad implementando calles de 20m y espacios verdes. Con edificios cuya altura máxima era de 16m y ubicando las grandes industrias cerca de los ríos, también contaba con un sistema de recolección de aguas que conectaba con el tramo de la carretera (Any Cerda, 2009). Según (Rueda, 2019), este nuevo prototipo de mini ciudad tiene un conjunto de principios basados en un plan de mejoramiento urbanístico, lo que garantiza una ciudad sostenible y de conocimiento sin privilegiar ningún área, algunos ejemplos:

- ★ Una ciudad con identidades legales debido a la generación de espacios públicos basados en su densidad poblacional.
- ★ Espacios públicos que defiendan y cumplan con las condiciones del derecho a la movilidad, el entretenimiento, la cultura y el ocio.
- ★ Espacios públicos que cumplan con las siguientes cualidades: atractivos, biodiversos, accesibles, libres y confortables, entre otros.
- ★ Desplazamientos basados en el sistema multimodal, que es la recomendación de todo sistema urbanístico.
- ★ Instituciones y actividades que incrementen el capital económico y social del sector.

- ★ Un sistema eficiente que permita gestionar el uso de la energía producida de modo que cumpla con la autosuficiencia de recursos renovables.
- ★ Sistema correcto de reciclaje.
- ★ Buen gestionamiento de flujo metabólicos y de datos.
- ★ Planificación urbana que garantice el acceso a la vivienda de diferentes culturas, etnias y clase sociales.

Cuando se habla de urbanismo y las dimensiones en las que formalmente se concreta un plano, se establece que estaría limitado por sus dimensiones que sería la dimensión en superficie, sin embargo, para el urbanismo ecológico se debe tomar en cuenta que este por el contrario no se encuentra limitado en una sola dimensión sino que está planteado en la proyección de altura y superficie, lo que da como resultado tres planos en la misma escala y con el mismo detalle que trabajan sus conjuntos de variables proporcionando un mismo modelo urbano. Estas tres dimensiones mencionadas anteriormente son: altura, superficie y subterráneo, dando como resultado la solución a nuevos retos como método ortodoxo y organizado de manera que requiera unidades básicas para satisfacer la necesidad de las nuevas ciudades. Estas unidades básicas son la representación de este nuevo concepto el cual busca flexibilidad y adaptación por medio de nuevos marcos reguladores, es aquí donde se establece como resultado las nuevas células urbanas, conocidas como Supermanzanas (Amaro, 2010). Las supermanzanas cumplen la función de organizar espacios que interactúan entre sí en una misma planta permitiendo y potenciando el flujo de ciudadanos de forma dinámica. Los tamaños de estas

supermanzanas están acomodados para los viajes peatonales, en varias direcciones y permitiendo el cruce entre las mismas. Con el objetivo de ser una estructura con diversidad de usos y permitiendo la ubicación de varias actividades en un mismo radio. Sin embargo, el incremento del transporte vehicular tanto público como privado a hecho que el diseño y función de estas pierdan valor debido a que se prioriza su paso. Permitir el flujo vehicular en calles secundarias y terciarias incrementa el tráfico y reduce el espacio público y peatonal debido a que la distancia entre los cruces de manzana es entre 80 a 100m, lo cual iría contra el objetivo del transporte vehicular que es transportarme de un lugar a otro en menor tiempo y a mayor velocidad. Con esto se llegó a la conclusión de que la nueva célula urbana debería establecerse en distancia de 400 x 400m con el fin de organizar el sistema peatonal y vial, haciendo que se use eficientemente el uso de los semáforos (Amaro, 2010). Según (Speck, 2021), las ciudades deben planearse para vivirlas de pie no solo por el gran impacto ambiental que esto podría causar, sino también por el porcentaje económico que se ahorraría como habitantes. En base al argumento económico dice que invertir de manera estratégica implica hacerlo en entornos donde las personas se sientan a gusto

para vivir como lo hicieron en Portland, Oregón. Es una de las ciudades más distinguidas de los Estados Unidos gracias a su límite de crecimiento urbano, esto les permitió invertir en vías peatonales y bicicletas, también instituyeron un programa de calles estrechas cambiando la calidad de vida de sus habitantes y reduciendo los kilómetros recorridos diariamente. Estados Unidos fue uno de los países destacados por su notorio problema de salud en los años 70, pues un segundo tercio de su población tenía sobrepeso, un tercio de los bebés sufría de diabetes después del año 2000, según el Centro de Control de Enfermedades. Por lo que la vida de esta primera generación de niños en Estados Unidos será más corta.

*Argumento de salud: El sedentarismo viene del paisaje. Ciudades diseñadas para autos o para personas, no es un riesgo normal creer que salir a la calle puede provocar sufrir un accidente vehicular.

*Argumento ambiental: Producción del CO². Vivir en medio de la naturaleza no es la solución, es el problema. Mediante el referente del economista Joe Cortright y su análisis en Portland, explica que los habitantes de esa ciudad conducen 6 kilómetros menos que el resto del país permitiéndoles invertir ese dinero en librerías independientes, clubes de striptease y portaequipajes de techo, es decir, invierten en sus hogares. Este ejemplo cumple un rol importante debido a que gracias al diseño urbano que tiene la ciudad permite que sus habitantes caminan diariamente para desplazarse a sus trabajos, estudios u hogares en bicicleta o a pie, lo que genera un ahorro de dinero significativo convirtiéndola en una de las ciudades más recomendables para los jóvenes universitarios, lo que deja como conclusión que la mejor estrategia económica para una ciudad es convertirse en un lugar donde la gente desee vivir (Speck, 2021).

2.2 MARCO LEGAL

2.2.1 CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Norma jurídica que establece las normas fundamentales que ampara los derechos, libertades y obligaciones de: los ciudadanos, el estados y las instituciones.

TÍTULO	CAPÍTULO	SECCIÓN	ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN
SEGUNDO	SEGUNDO	SEGUNDA	14	Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.
			14	Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural.
	SÉPTIMO	SEXTA	74	Las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades tendrán derecho a beneficiarse del ambiente y de las riquezas naturales que les permitan el buen vivir.
SEXTO	PRIMERO		280	El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos.
SÉPTIMO	PRIMERO	CUARTA	375	El Estado, en todos sus niveles de gobierno, garantizará el derecho al hábitat y a la vivienda digna
	SEGUNDO	SÉPTIMA	415	El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo.

2.2.2 COOTAD

Establece la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera.

TÍTULO	CAPÍTULO	SECCIÓN	ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN
QUINTO	CUARTO	SEGUNDA	147	Ejercicio de la competencia de hábitat y vivienda.
OCTAVO			424	Porcentaje de área verde, comunal y vías.
			429	Libertad de uso.

2.2.3 LEY ORGÁNICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, USO Y GESTIÓN DEL SUELO

Ley que fija los principios y reglas que rigen el ejercicio de las competencias de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo urbano y rural.

TÍTULO	ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN
PRIMERO	5	Todas las decisiones relativas a la planificación y gestión del suelo se adoptarán sobre la base del interés público.
	6	Las competencias y facultades públicas a las que se refiere esta Ley estarán orientadas a procurar la efectividad de los derechos constitucionales de la ciudadanía.

2.2.4 REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

TÍTULO	ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN
CUARTO	104	Para el diseño vial de ciclo vías se considerará la morfología de la ciudad y sus características especiales.
	105	Los GADs deberán exigir en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destinadas para circulación y parqueo de bicicletas, dando la correspondiente facilidad a las personas que utilizan este tipo de transporte en viajes pendulares.
QUINTO	318	Para efecto de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y el presente Reglamento, se define como vía a la zona de uso público o privado, destinado al tránsito de vehículos, personas y animales, sujetos a disposiciones legales, reglamentarias y de señalización

2.2.5 ORDENANZA MUNICIPAL GUAYAQUIL

Relacionada a temas de interés general para la población, cuya aplicación y cumplimiento es de carácter obligatorio para los ciudadanos.

ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN
65	Utilización de portales y veredas para negocios comerciales, y establecen los permisos y tarifas anuales por zonas.

2.2.6 NEUFERT

Texto de referencia en el ámbito de la construcción y manual de referencia para la elaboración de proyectos con la información de dimensiones de espacios, espacios de uso y mobiliario.

TÍTULO	SUBTÍTULO	DESCRIPCIÓN
GENERALIDADES	ARQUITECTURA ACCESIBLE	Las dimensiones de los espacios de maniobra son 0,9 - 1,8m. Para un cambio de dirección 1,5 mínimo.
	VIALES	Ángulo de visión aprox. 45 grados permite crear la identidad del espacio.
Altura libre de caminos peatonales y de bicicletas mínimo 2,5 m.		
MEDIOS DE TRANSPORTE	TRANSPORTE PÚBLICO URBANO	Anchura mínima de andenes en general: Lateral 3m, central con escalera 6 m, con escaleras dentro 7m.
		Paradas de tranvía anchura mínima 3,5 m.
		Paradas de autobuses con marquesina.

2.2.7 SERVICIO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN INEN

Planifica, organiza, dirige, controla y evalúa los servicios de certificación y validación de requisitos de productos como apoyo a la aplicación de documentos normativos.

DOCUMENTO	CÓDIGO	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
NTE INEN 2244	CO 01.08-402	Accesibilidad de las personas al medio físico edificios. Agarraderas, Bordillos y Pasamanos.	Agarraderas: Secciones circulares o anatómicas, secciones transversales entre 35 a 50 mm. Bordillos: Vías con desnivel deben presentar bordillos resistentes de 100mm de altura. Pasamanos: La separación entre pasamanos y pared es igual o mayor a 50 mm. Material rígido y firme. Altura de 900 mm.
NTE INEN 2245	11.080	Accesibilidad de las personas al medio físico edificios. Rampas Fijas.	Rangos de pendientes longitudinales máximas. 3m : 10%, 10 m : 8%, 15m : 6%.. El ancho mínimo es de 900 mm.
NTE INEN 2246		Accesibilidad de las personas al medio físico edificios. Cruces peatonales	Ancho mínimo libre de 120 cm. El ancho mínimo de dos sillas de rueda es 180 cm. Espacios libres de obstáculos con altura mínima del piso de 220 cm. Pendientes no mayores a 2%, pavimento firme y antideslizante.
NTE INEN 2854	01.080.10; 11.180		Zonas de textura diferenciada con alto relieve y colores contrastantes. Ancho mínimo de la banda de equipamiento en áreas de circulación 600 mm. La banda podotáctil es usada en cambios de nivel, borde de vados o accesos a circulaciones verticales fijas.

2.2.8 NORMA ECUATORIANA DE LA CONSTRUCCIÓN

Regula los procesos que permiten cumplir con las exigencias básicas de seguridad y calidad de todo tipo de edificaciones.

CAPÍTULO	SECCIÓN	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
7	7.1	PASILLOS CORREDORES ACERAS	Ancho mínimo libre de obstáculos 1 200m. Circulación simultánea 1 800m. Giros en silla de ruedas 1 500 m. Antideslizante, banda podotáctil para edificaciones con acceso público.
		CRUCES PASOS PEATONALES	Ancho mínimo libre de obstáculos 1 200m. Circulación simultánea 1 800m. Vados al inicio y final de cada cruce peatonal donde exista desnivel. Señalización con bandas podotáctiles.
	7.2	ESCALERAS DESNIVELES	Longitud mínima de huella 280mm. Altura máxima de contrahuella 180mm. Ancho mínimo de circulación 1 200mm. Altura mínima de paso libre 2 100mm interiores, 2 200mm exteriores. Peldaños sin bocel, con bordillo o franja antideslizante.
		RAMPAS VADOS	Antideslizante en seco y mojado, materiales resistentes y libre de piezas sueltas. Ancho mínimo de circulación 1 200mm. Descanso ancho igual o superior al ancho de circulación. Bordillos: altura igual o superior a 100m.

CAPÍTULO 3

METODOLOGÍA



Para este proyecto se hará uso del método cuantitativo por medio de la herramienta encuesta con el fin de conocer las necesidades de los ciudadanos que transitan y hacen uso frecuente de este sector de estudio. Una vez obtenidos los resultados de la encuesta se realizarán las entrevistas a los arquitectos o urbanistas elegidos con el objetivo de comparar las necesidades de los usuarios y establecer los puntos más importantes para una correcta estrategia de diseño. El objetivo es conseguir varias opiniones gracias a las experiencias que han adquirido los arquitectos-urbanistas y así encontrar estrategias reales para aportar un espacio público inclusivo.

1. SEXO Y EDAD

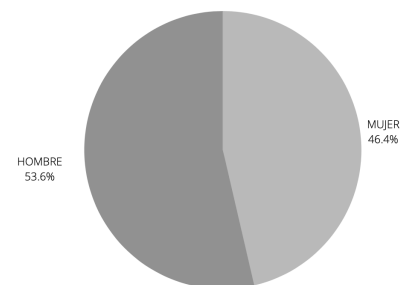
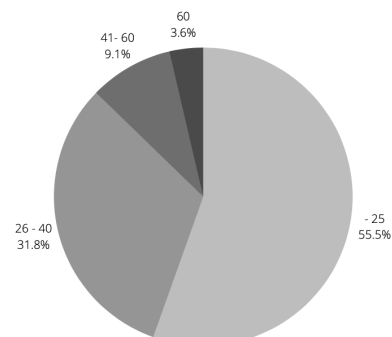


GRÁFICO 1: Respuesta 1.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)



Los participantes de esta encuesta predominan entre los 16 a 25 años, con una diferencia mínima en la categoría del sexo, ganando con un 7,28% hombres. En cuanto a los siguientes rangos de edad, el segundo puesto está en los participantes de 26 a 40 años.

2. ¿CONOCE USTED LA AV. 9 DE OCTUBRE?

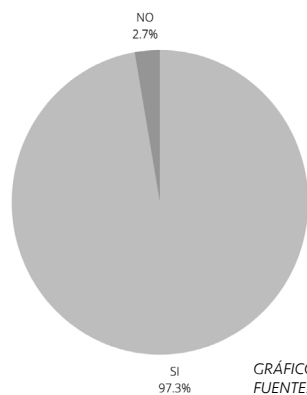


GRÁFICO 2: Respuesta 2.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

El 97,27% de los participantes de la encuesta si conocen la Av. 9 de Octubre por lo tanto los resultados de las siguientes preguntas arrojan resultados más efectivos gracias al conocimiento del sector de estudio.

3. NORMALMENTE SU VISITA A LA 9 DE OCTUBRE ES:

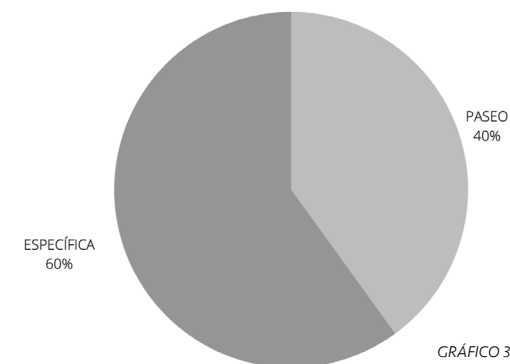


GRÁFICO 3: Respuesta 3.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

El sector de estudio está ubicado en una zona estratégica y de alto turismo por lo que es muy común, basado en los resultados de encuesta, que no solo sea visitada por un factor en específico sino también como un espacio de recreación o entretenimiento.

4. ¿CUÁL ES SU CATEGORÍA DE USUARIO ?

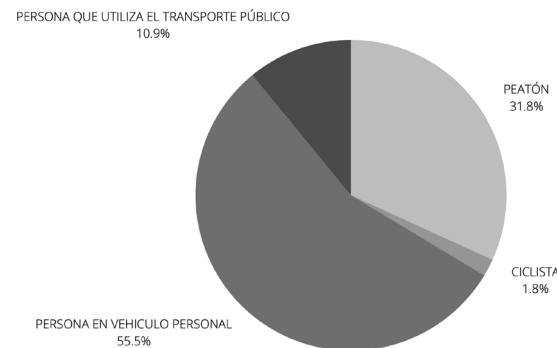


GRÁFICO 4: Respuesta 4.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

Como se puede analizar según los resultados obtenidos por la encuesta, la mayoría de usuarios que visitan la Av. 9 de Octubre lo hacen de manera vehicular, siendo este el principal factor a eliminar de esta propuesta.

5. ORDENE DEL 1 AL 3 SEGÚN LA IMPORTANCIA

Según la importancia personal de los participantes de la encuesta, los usuarios que visitan el sector de estudio de manera PEATONAL son los de mayor importancia, por lo que una propuesta de peatonalización sería aceptada por los ciudadanos.

GRÁFICO 5: Respuesta 5.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

	Rango promedio	1	2	3
Peatón	1.21			
Ciclista	2.23			
Persona que utiliza el transporte público	2.98			
Persona en vehículo personal	3.11			

6. CREE UD QUE LA AV. 9 DE OCTUBRE DEBERÍA SER PEATONAL?

7. JUSTIFIQUE SU RESPUESTA

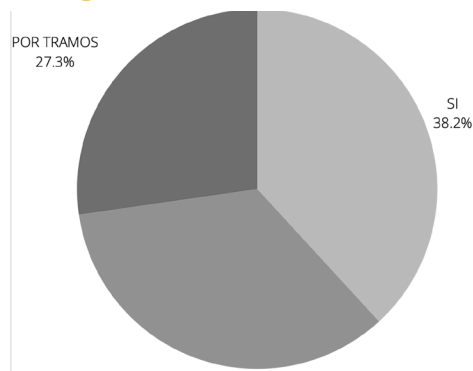


GRÁFICO 6: Respuesta 6, 7.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

La diferencia porcentual de estas tres opciones es mínima, sin embargo, el factor común es que los usuarios de este sector se encuentran de acuerdo con que debería ser peatonalizada. Según las respuestas de los participantes de esta encuesta la Av. 9 de Octubre debería ser peatonalizada por tramos por las siguientes razones:

- *Incrementa el turismo y activaría la economía.
- *Disminuiría los accidentes de tránsito y la contaminación.
- *Se establecería un balance entre el goce del sector y el tránsito vehicular que es necesario debido a las conexiones importantes entre calles que allí se encuentran.

8. ORDENE DEL 1 AL 7 SEGÚN SU IMPORTANCIA

Aunque todas las áreas anteriormente mencionadas son de carácter fundamental cuando hablamos del diseño del espacio público, dependen de la oferta que se plantea realizar y va en conjunto con las necesidades de los usuarios de ese sector a intervenir. Por lo tanto, podemos deducir que la seguridad es el factor más importante para los usuarios de este sector.

	Rango promedio	1	2	3	4	5
Seguridad	1.88					
Actividad comercial	3.73					
Accesibilidad	3.78					
Áreas verdes	3.94					
Patrimonio social y cultural	4.03					
Oferta gastronómica	4.99					
Transporte	5.27					

GRÁFICO 7: Respuesta 8.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

9. SELECCIONE EL RANGO DE HORARIO NOCTURNO EN EL QUE EL SECTOR ENFRENTA MAYOR INSEGURIDAD

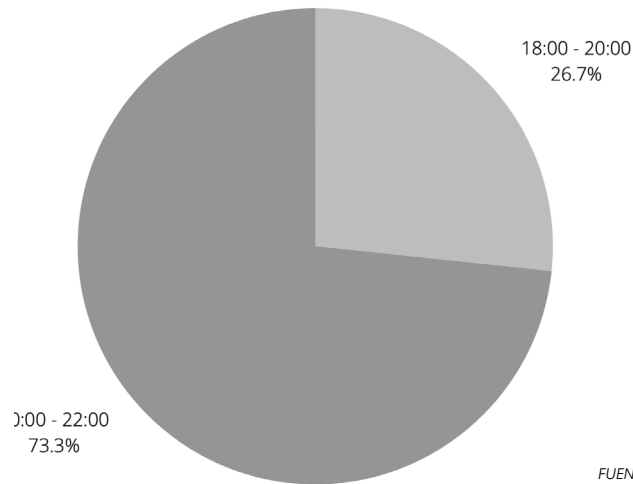


GRÁFICO 8: Resposta 9.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

El sector de estudio enfrenta su mayor rango de inseguridad nocturna a partir de las 20:00 pm.

10. ORDENE SEGÚN LA IMPORTANCIA:

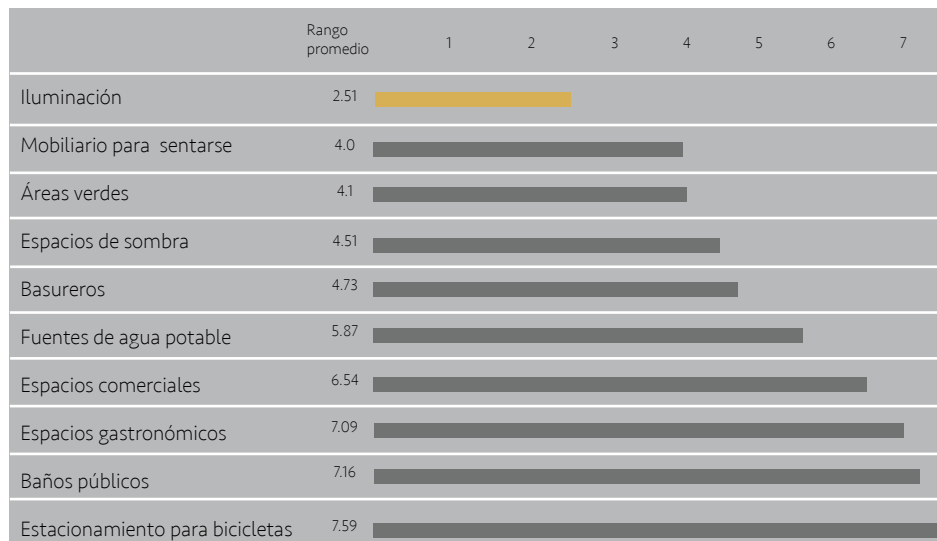


GRÁFICO 9: Resposta 10.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

El elemento principal al momento de diseñar y proponer cualquier espacio, sea cual sea su necesidad, es la iluminación. Por medio de esta se puede cambiar el aspecto del sector a intervenir, darle una imagen distinta y brindar seguridad a los usuarios. Con la iluminación correcta en esta Av. se puede cambiar la perspectiva del rango de horario en que se genera mayor inseguridad, dar la sensación de ser un sitio también nocturno y evitar esa imagen desolada.

11. ESTRATEGIAS CONSIDERA EFECTIVAS:

Pregunta	Contar	Puntaje	Muy efectiva	Efectiva
Espacios e iluminación nocturna	108	1.33		
Áreas verdes	107	1.46		
Accesibilidad universal	107	1.48		
Espacios públicos de entretenimiento	106	1.65		
Estacionamiento para bicicletas	107	1.85		
Restauración de edificaciones de valor histórico	5.107	1.46		
Espacios gastronómicos	106	1.57		
Plan de reciclaje	105	1.49		
MEDIA		1.54		

GRÁFICO 10: 11.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

Las 3 estrategias que mas destacaron son:

- *Estacionamiento para ciclistas
- *Espacios públicos de entretenimiento
- *Ofertas gastronómicas

Por lo que podemos concluir que una de las necesidades más importantes que los ciudadanos buscan en el re-diseño de esta avenida son espacios recreacionales, lugares públicos e inclusivos que permita y cumpla con las características sin importar la edad de sus usuarios. Podría convertirse en un lugar de paseo y dejar de ver esta avenida como una zona comercial y peligrosa.

3.2 ENTREVISTA

1. ¿Cómo influye esta nueva época pandémica en los espacios públicos? ¿Pierden o cobran valor?

Esta nueva época por la que estamos atravesando ha ayudado a que los espacios públicos cobren valor, un valor que siempre ha existido, pero del que nos hemos olvidado. Espacios públicos es un término al que normalmente denominamos un espacio con un arbolito o algún lugar con juegos para niños, pero el verdadero significado es que un espacio público es todo espacio que está y es para ser habilitado por el peatón, aceras, parques, plazas, malecones, todo. El vehículo siempre a estado, sobre todo y para bien o para mal la pandemia a colaborando con el restablecimiento de las prioridades en las ciudades.

2. ¿Cuáles son los desafíos más urgentes cuando hablamos de espacios públicos?

Uno de los desafíos más importantes es que los Gad's o municipios comprendan la percepción de la ciudad o hacia donde quieren llevarla. A quienes quieren beneficiar con estos espacios públicos. Los municipios deben entender la importancia del peatón, sin el peatón no existe la ciudad. Segundo, educar a las personas. Todo el mundo quiere una ciudad mejor, pero nadie hace nada por cuidarla, en los espacios públicos jamás se respetan los parqueos, la contaminación es un problema. Una vía peatonal con atractivos, que no quede en el olvido sino buscar resaltar y potenciar la ubicación.

3. ¿Cree usted que el diseño actual de la Av. sirve para mejorar las relaciones sociales y la calidad de vida?

Realmente creo que no, no puede generalizar la 9 de Octubre, pero rescataría la plaza San Francisco, creo que cumple la función para la que fue diseñada. Creo que la intención de las mesas ubicadas en la 9 de Octubre es buena, pero podemos mejorarla, el tema del atractivo es muy importante, el espacio es mínimo y el espacio del peatón es siempre una prioridad. Lamentablemente los ciudadanos no respetamos las normas de tránsito entonces los espacios públicos no son realmente respetados y peatonalizar una avenida diseñada de una manera inteligente que obligue al usuario vehicular a respetar las normas, es importante.

4. Si tuviera la oportunidad de participar en el rediseño de la Av. 9 de Octubre, cuál sería su estrategia principal?

Primero prohibiría el parqueo, esto generaría más espacio y el espacio en este tipo de propuestas es el factor más importante. Creo que dejaría un carril libre de servicio, bloqueado con bolardos, por ejemplo. Identificaría los atractivos, necesidades de las personas y donde debería ubicarlos. Terrenos vacíos para utilizarlos como parqueos. Definitivamente el diseño debe ser integral manteniendo los ejes planteados por la alcaldía: Guayaquil camino al progreso, inclusivo, ciudadano, sostenible, del Pacífico.

ENTREVISTA A: ARQ. URBANISTA CESAR ÁVILA

1. ¿Cree usted que el diseño actual de la Av. sirve para mejorar las relaciones sociales y la calidad de vida para los usuarios?

Como inconveniente que deberían de resolver en primer lugar es el tráfico, de ahí como segundo entraría lo que es la peatonalización un proceso que debe ser paulatino ya que se está hablando de un sector netamente de carácter comercial. Lo cual se podría jerarquizar de alguna forma el uso que le darán ya sea algún tipo de actividad que conlleve al turismo. Lo que yo haría es ampliar las aceras ese sería un concepto de peatonalizar no limitar en cierta forma el uso de la circulación vehicular ya que de todas maneras se necesita esos circuitos de circulación en las calles.

2. ¿Cómo influye esta nueva época pandémica en los espacios públicos? ¿Pierden o cobran valor?

En los últimos 20 años Guayaquil cambió trágicamente donde cada vez se reduce más el espacio para el peatón, la ciudad es creado para las personas donde les permitan realizar actividades. Y si, la movilización a través de los vehículos debe darse, pero la gente tiene que aprender a caminar 5-6 cuadras. Debe de haber un orden la cual nos permita a las personas caminar en la ciudad es por eso por lo que se debe crear espacios para que esto suceda. Debemos tener soluciones que tengan mucha creatividad que la tecnología.

3. ¿Qué opina sobre la propuesta de peatonalizar la 9 de Octubre por tramos, reducir los carriles y dejar solo un carril emergente?

Básicamente era lo que te comentaba de ampliar las aceras ya que al reducirlas se estaría dando menos espacio para el

vehículo. El concepto principal en estos proyectos es a quién va dirigido en este caso es al peatón que circula en ese lugar acompañado de una propuesta gastronómica encaminado con costos que traiga a las personas donde estén ubicados por medio de tramos para no quitar la circulación vehicular.

4. Si tuviera la oportunidad de participar en el rediseño de la av. 9 de Octubre, ¿cuál sería su estrategia principal?

Hacer un desarrollo de la propuesta por etapas donde pueda ser autosustentable hablando económicamente dando la oportunidad a emprendedores que quieren participar ya que el emprendimiento es lo que ha mantenido la sociedad guayaquileña. Como un punto sería tratar de sociabilizar con el proyecto por medio de encuestas, redes sociales para que haya conocimiento del proyecto y después desarrollarlo por fases para poco a poco ir ganando ese espacio urbano a Guayaquil lo cual si se lo hiciera de golpe no funcionaría.

5. ¿Qué opina usted de estos mercaditos temporales, cree que es una idea que debería plantearse como parte del diseño para ser parte del espacio público en esta avenida?

Crear el espacio para hacerlo a eso es lo que yo me refiero, ya que las placitas son muy importantes porque es un espacio social y activa económicamente porque se llega a realizar varias actividades donde las personas pueden ser partícipe de esto. Sin embargo no considero que debe ser parte del diseño definitivo para un espacio público, al menos de que tengan el espacio adecuado para que sean comercios definitivos.

4.2.1 CONCLUSIÓN DE ENTREVISTAS

Con la arquitecta Wong se llegó a la conclusión que el principal desafío que encuentra esta propuesta es la educación en las personas, actualmente la ciudad no cuenta con ciudadanos que comprendan la importancia de los espacios públicos y como estos deben ser ciudadanos por los mismos. Una población educada es consciente de las verdaderas necesidades de la ciudad y la dirección en la que debe ser encaminada. En definitiva, esta propuesta presenta su mayor enfoque en la correcta iluminación, con una estrategia correcta podemos brindar seguridad a los usuarios. Aunque la av. 9 de Octubre es longitudinalmente extensa, la propuesta de peatonalización no es lejana a la realidad, sin embargo, tendría que replantearse la posibilidad de hacerlo por tramos debido a las conexiones

transversales importantes que encontramos en este sector. El arquitecto Ávila hace énfasis en que el foco principal para esta propuesta sería el planteamiento vehicular por medio de un circuito que ayude a una peatonalización de la Av. 9 de Octubre por tramos estratégicos y que esta sea de forma paulatina, es decir, que los tramos propuestos sean elaborados uno por uno de modo que se aprenda en el proceso si el diseño cumple con las necesidades planteadas. Debe ser una propuesta que se acople al presupuesto de Ecuador, con mobiliario adecuado que cumpla con las funciones necesarias y que se acople a la imagen urbana correcta. Las ofertas económicas deben estar dentro del margen real de los verdaderos consumidores de este sector, brindarle oportunidad a nuevos emprendedores de modo que no se convierta en un mercadito pero que sí ofrezca oportunidades comerciales.

CAPÍTULO 4

CASOS ANÁLOGOS

3.1 CALLE MADERO

Ubicación: Ciudad de México, México
Longitud: 700 m
Año: 2010

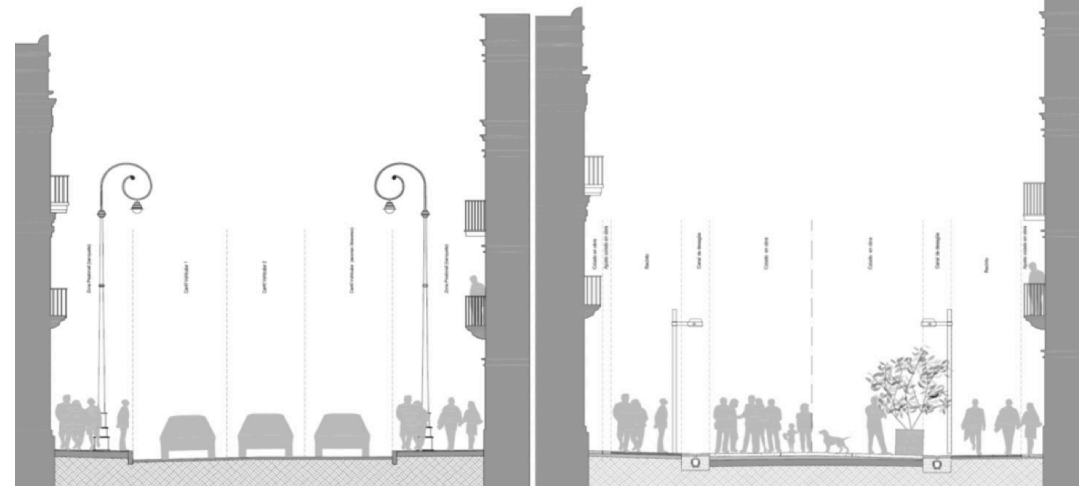


FIGURA 11: Estado anterior y propuesta de intervención
FUENTE: (García, 2015)

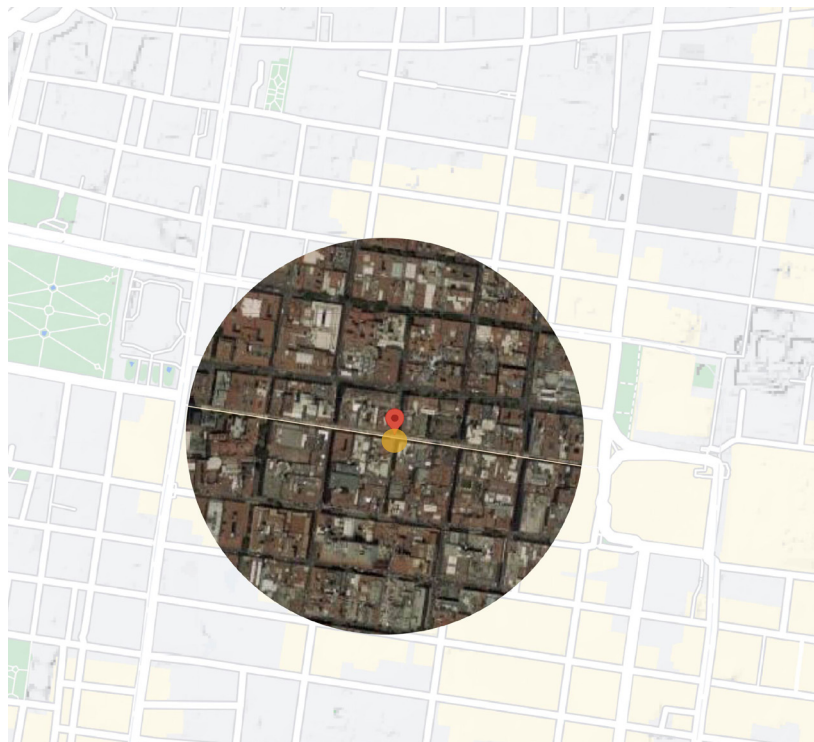


FIGURA 10: Ubicación de la Av. Francisco I. Madero.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

El proyecto urbano-arquitectónico de mejoramiento y renovación integral de imagen urbana de la calle Francisco I. Madero empezó su ejecución en el año 2010 teniendo como temas de enfoque la movilidad, accesibilidad, renovación de infraestructura y equipamiento e imagen urbana. Esta calle se encuentra ubicada desde la intersección de la av. Juárez hasta la Plaza de la Constitución, conectando directo con el Castillo de Chapultepec, lo que la convierte en un conector de hitos importantes (García, 2015). Aunque el sector contaba con varios accidentes topográficos a causa de hundimientos, lo que impedía un recorrido continuo para aquellas personas con movilidad reducida, su imagen urbana estaba definida gracias a la persistencia de sus inmuebles.

El programa se enfocó en 4 puntos importantes para su peatonalización:

1. Como prioridad se valora la calidad peatonal por lo que se establecen 3 tipos de pavimento según las necesidades: Vehicular, peatonal y bordes de calle.

2. Acentuar las partes constructivas y puntos de encuentro mediante el correcto alumbrado público, brindando seguridad y calidad ambiental.

3. Generar espacios de sombra y descanso utilizando jardinería de escala mediana para no obstaculizar la percepción de los usuarios.

4. Mobiliario urbano adecuado para cumplir con las necesidades del proyecto. Según el análisis, realizado por (García, 2015), de la calle Madero en el año 2009 y el año 2014: La peatonalización de la calle madero nos demuestra el incremento en la plusvalía del suelo, el cambio en la demanda de los servicios, las necesidades y tipo de usuarios es distinta, pasando de un lugar de tránsito a un lugar de encuentro; aumentando la oferta cultural por ende el incremento en la economía de la ciudad.

3.2 CALLE FLORIDA

Ubicación: Buenos Aires, Argentina

Longitud: 1,1 km

Año: 1970

La calle conocida actualmente como calle Florida, situada en Buenos Aires – Argentina, fue trazada poco después de que la ciudad fuera fundada. En 1785 deciden empedrar y cambian su nombre por Baltasar Unquera luego de las invasiones inglesas pero finalmente en 1814 gracias a la victoria contra los realistas, toma el nombre de Valle de la Florida conociéndose también como la arteria comercial y fuente principal de circulación (Turismo Buenos Aires, s.f.). Esta marca urbana se encuentra ubicada en el barrio San Nicolás en la ciudad de Buenos Aires, Argentina; su uso de suelo fue primero residencial hasta el final del siglo XIX, donde se convirtió poco a poco en zona comercial

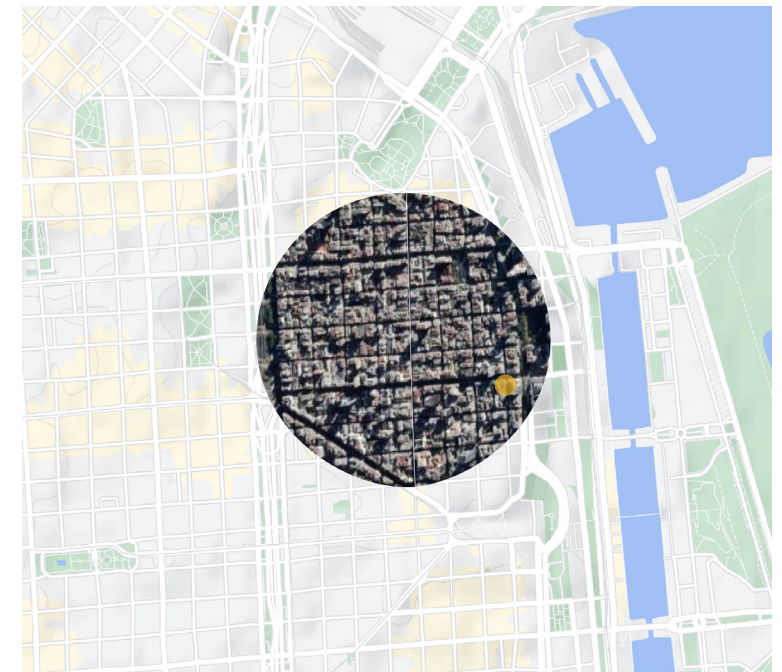


FIGURA 12: Ubicación calle Florida
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

3.3 ECO-BOULEVARD

Comenzando con Florida Institucional que parte desde la Av. de Mayo hasta Bartolomé Mitre, en este tramo encontramos los bancos y las entidades financieras, muy pocos lugares de consumo y sociabilidad debido a que su imagen es poco atractiva pero al finalizar su recorrido en la Av. Bartolomé Mitre encontramos locales de comida rápida y una imagen mucho más turística gracias a la Galería Jardín, lo que la hace representativa y de mayor consumo. En el tramo VIP hacemos referentes a locales comerciales de alta gama por ende son más escasos, presencia de joyerías, galerías, edificaciones con más estilo y un notable ensanche de acera que le da un aspecto y sensación distinta al sector perfectamente combinada con este último tramo que es donde encontramos edificaciones patrimoniales, dándole gran carga simbólica a la ciudad (Ravano, 2016).

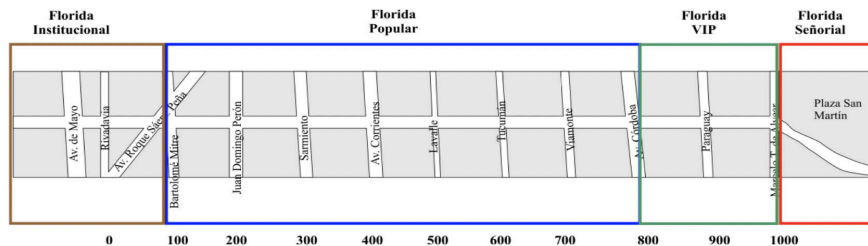
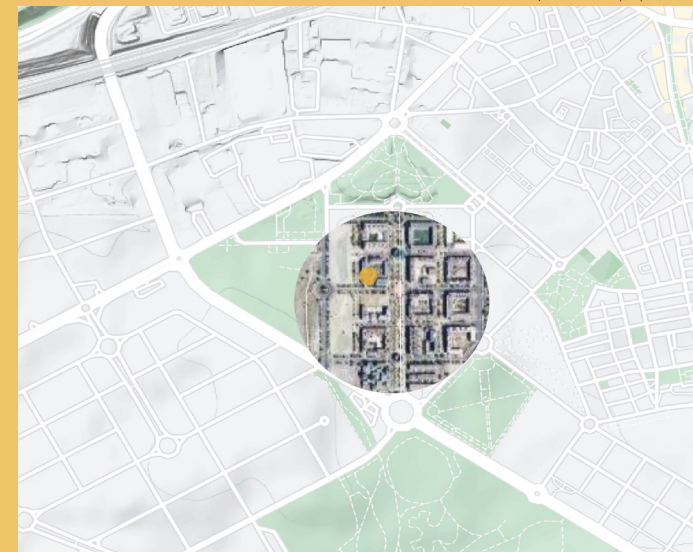


FIGURA 13: División por áreas de la calle Florida
FUENTE: (Ravano, 2016)

Ubicación: Ensanche de Vallescas-Madrid, España
Longitud: 600 m
Año: 2006

Este proyecto nace de una estrategia energética y la necesidad de un espacio público que sirva como medio para la concentración de los ciudadanos y al mismo tiempo brinde confort. Climatizado por una arboleda, para dar la sensación de estar en un bosque, este espacio público tiene un espacio de 467.500 m^3 y fue desarrollado entre el 2004 y 2007, teniendo como factores principales: energía alternativa, reciclaje, optimización de recursos, climatización natural y su forma estratégica (Urbano, 2007).

FIGURA 14: Ubicación boulevard de Madrid.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)



Este Eco-boulevard diseñado por Belinda Tato, Jose Vallejo y Diego García; fue realizado en el distrito de Vallecas – Madrid promoviendo la ciudad con su clima confortable mediante distintos trabajos de reciclaje urbano. Bajo varios criterios medioambientales este proyecto usa técnicas no invasivas invitando al ciudadano a hacer uso del espacio público urbano (Narea, 2018). El espacio exterior tiene $550 \times 50 \times 17$ m y consta de tres cilindros de aire de estructura ligera y autosuficiente que fueron instalados temporalmente hasta dar solución al acondicionamiento climático en el nuevo barrio residencial de Madrid (Urbano, 2007).

Los cilindros están contruidos por andamios metálicos, con una altura aproximada de 20 metros y se encuentran elevados 4 metros respecto al suelo. Cada uno contiene cinco paseras usadas como jardineras con plantas trepadoras que constituyen el patio central, en la parte externa cuentan con 16 conductos tubulares que son los encargados de transmitir el aire (Wiki arquitectura, 2007).

- Base de cubierta vegetal
- Sistema de captación de energía solar fotovoltaica
- Estructura desmontable
- Independiente mantenimiento

3.4 CALLE GARCÍA MORENO

Ubicación: Quito, Ecuador
Longitud: 1,5 km
Año: 2018

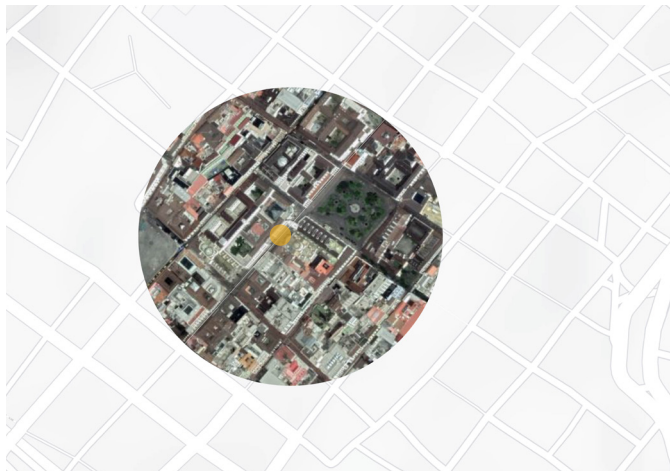


FIGURA 15: Ubicación calle García Moreno
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

Esta calle era, en siglos anteriores, un antiguo sendero que los conquistadores españoles han ido perfilando. El nombre de las 7 cruces hace referencia a los altares del siglo XVI para las celebraciones anuales del Corpus Christi, más tarde en el siglo XVIII estas cruces demostraban la posición ideológica de los quiteños gracias al acto de Eugenio de Santa Cruz y Espejo, quien colgó telas en cada una de las cruces (Arguello, 2016). Finalmente, en el siglo XIX, con el asesinato del presidente Gabriel García Moreno, la calle toma el nombre de García Moreno hasta la actualidad, con una longitud de 3,75 km que recorre el centro histórico en su totalidad.

- Vía nivelada sin aceras
- Sistema de drenaje
- Piso podotáctil
- Sistema de bolardos hidráulicos

3.5 CONCLUSIÓN

Los casos analizados basan su proyecto en la peatonalización de una calle en particular y tienen como semejanza que la calle elegida es considerada la arteria principal de su ciudad debido a que conecta puntos importantes y su uso de suelo es mixto. En cuanto al ejemplo de la ciudad de Madrid, el enfoque principal se encuentra en el uso de las áreas públicas como fuente de recolección de visitantes para darle vida al sector.

- Acentuar las edificaciones patrimoniales mediante el correcto uso de iluminación ayuda a hacer del recorrido histórico un espacio que refleje la identidad de la ciudad potenciando su origen.
- Manejar el mismo nivel entre la vía y la acera refleja un espacio adecuado e incluyente así como instalación de mobiliario adecuado e incluyente así como instalación de piso podotáctil.
- Mantenimiento de fachadas en establecimientos públicos como espacios comerciales, bancos, instituciones, etc.

Una ciudad con un sector peatonalizado ofrece un recorrido histórico y un espacio público al mismo tiempo, conjugando lugares incluyentes que impulsan la economía generando un buen desarrollo comercial de la misma.

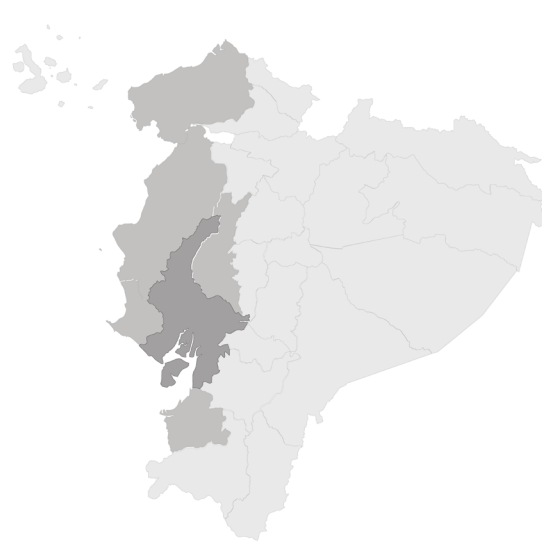
CAPÍTULO 5

ANÁLISIS DE SITIO



5.1 UBICACIÓN

Este proyecto está planteado en uno de los tramos de la Av. 9 de Octubre ubicada en la ciudad de Guayaquil-Ecuador que comprende desde el parque Centenario hasta el Malecón 2000.



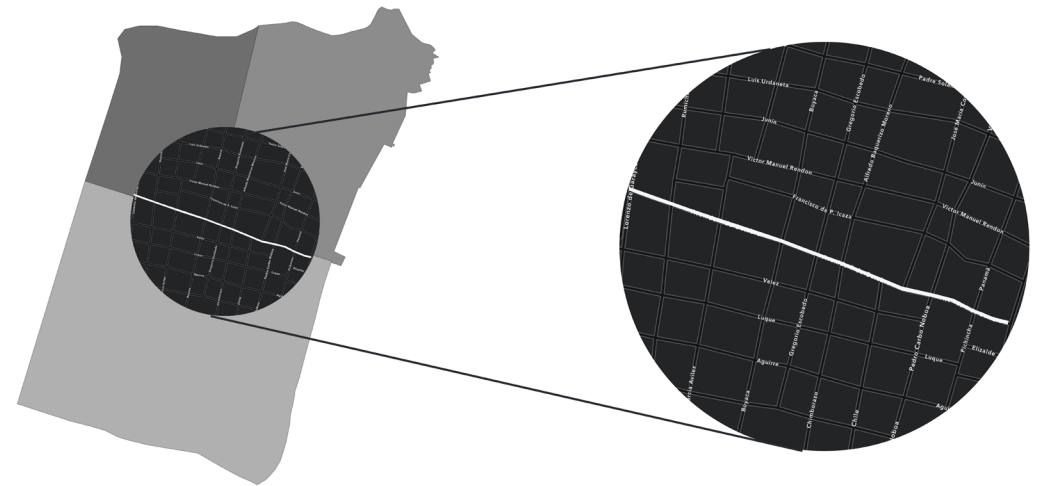
PROVINCIA GUAYAS



CIUDAD GUAYAQUIL



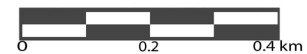
SECTOR CENTRO



- PARROQUIA CARBO
- PARROQUIA ROCA
- PARROQUIA ROCA FUERTE

AV. 9 DE OCTUBRE

GRÁFICO 11: Ubicación.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)



5.2 CLIMA

La ciudad de Guayaquil tiene un clima tropical dividido en dos periodos climáticos, aunque su temperatura es cálida casi todo el año gracias a su efecto térmico de 40 grados.

5.2.1 ANÁLISIS DEL SOL

El sector a intervenir cuenta con edificaciones que varían entre los 10 y 15 metros aproximadamente, sin embargo debido al ancho de la avenida se encuentra la necesidad de hacer uso del mobiliario correcto y vegetación de manera estratégica para generar puntos de sombra.

5.2.2 ANÁLISIS DE VIENTOS PREDOMINANTES

Con una velocidad aproximada entre 0 m/s a 23 m/s los vientos predominan de suroeste a noreste en la ciudad de Guayaquil. Debido a la ubicación de la zona de investigación, cuenta con vientos que predominan de manera secundaria gracias a la conexión directa con el Río Guayas formando un túnel en toda esta avenida lo que, con una buena estrategia de diseño urbano, se convertirá en un plus para el sector.

GRÁFICO 12: Orientación de asoleamiento.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

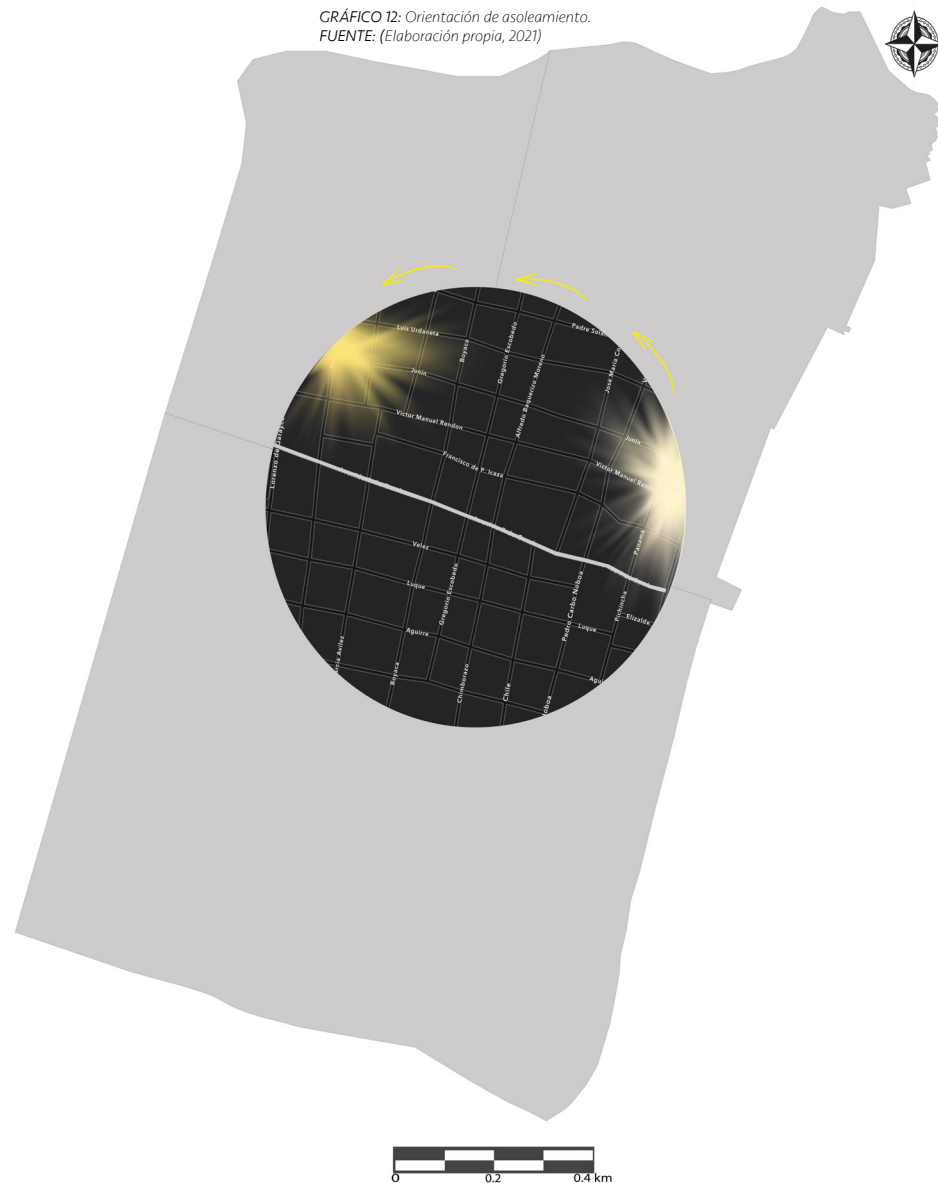


GRÁFICO 13: Orientación de vientos.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

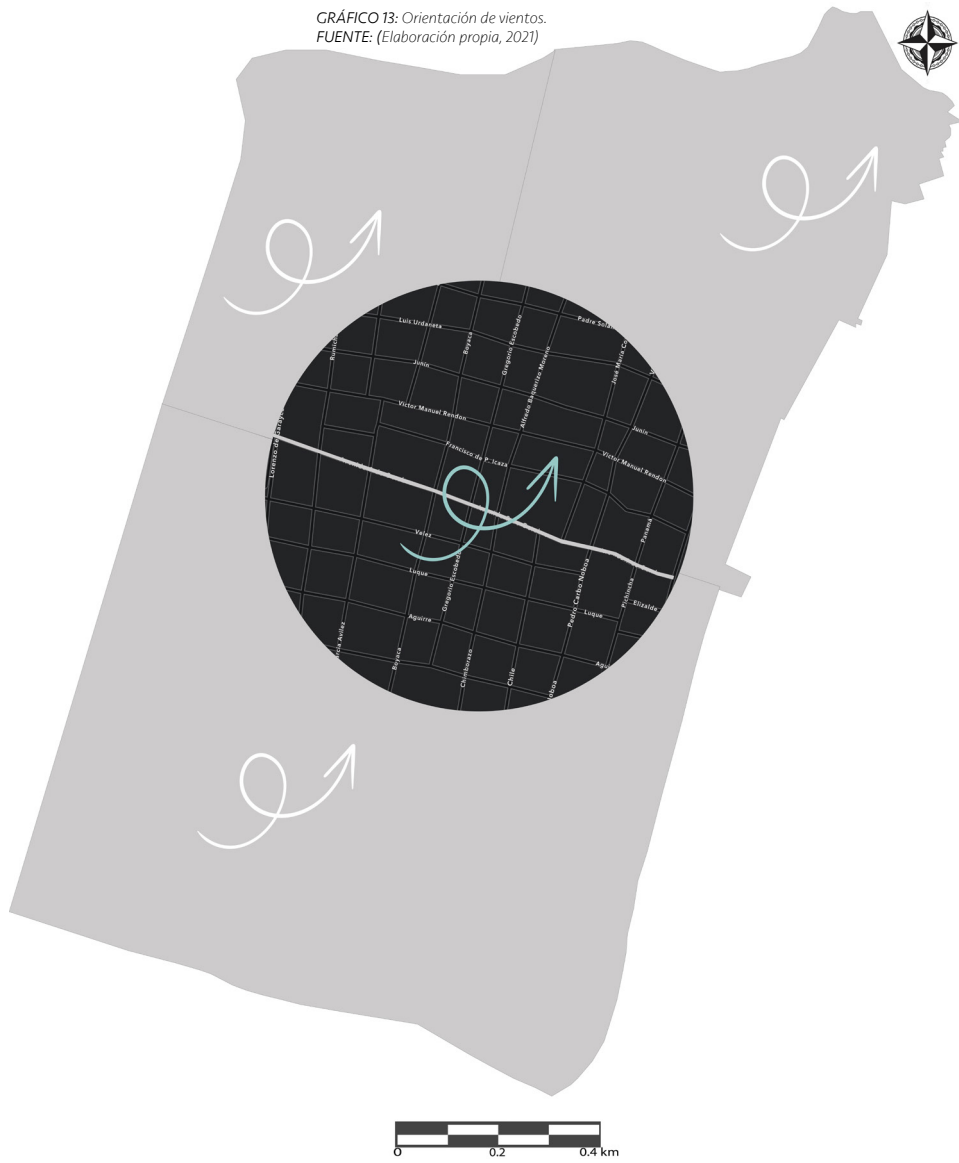
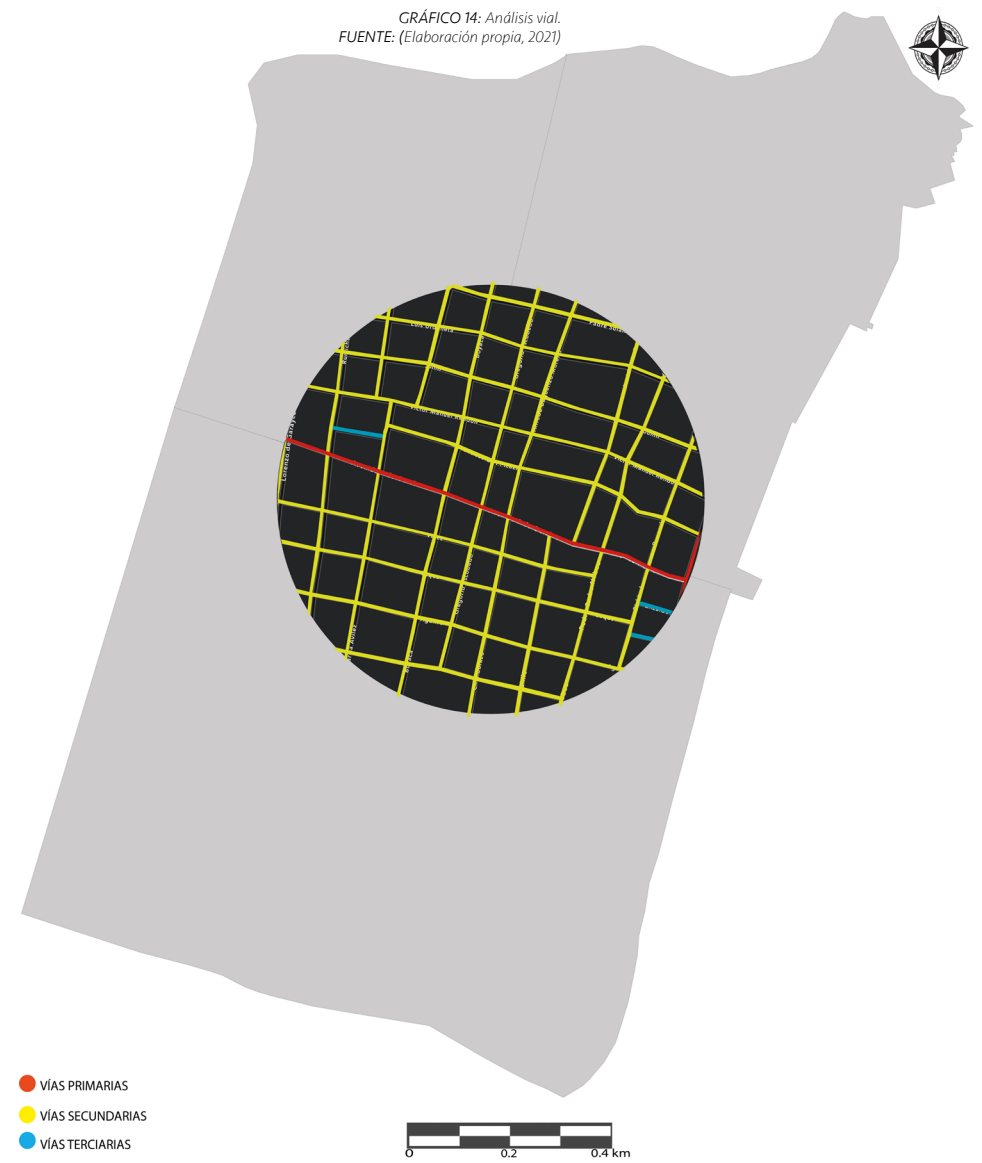


GRÁFICO 14: Análisis vial.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)



Las vías primarias en la zona de estudio son la av. 9 de Octubre y Malecón 2000, el foco de circulación vehicular y peatonal se encuentra en estas mismas debido a que también son las más rápidas y fuentes del uso comercial, el estacionamiento se encuentra prohibido en la calle Malecón 2000 sin embargo, en la av. 9 de Octubre es posible gracias a que ya cuenta en ambos sentidos de la calle con espacios para parqueo y su respectivo parquímetro. En cuanto a las vías secundarias, son todas aquellas que intersecan

la av. 9 de Octubre y aunque estas también son de uso comercial, mayormente encontramos oficinas, restaurantes y cafeterías con una categoría de consumidores muy común: oficinistas. Esta zona carece de vías terciarias debido a que fue diseñada para un flujo vehicular continuo, con un espacio de dos carriles mínimo en cada una de sus calles. Está ubicada en el centro de la ciudad de Guayaquil por lo que cuenta con una amplia circulación peatonal sin embargo no cuenta con tantos espacios públicos.



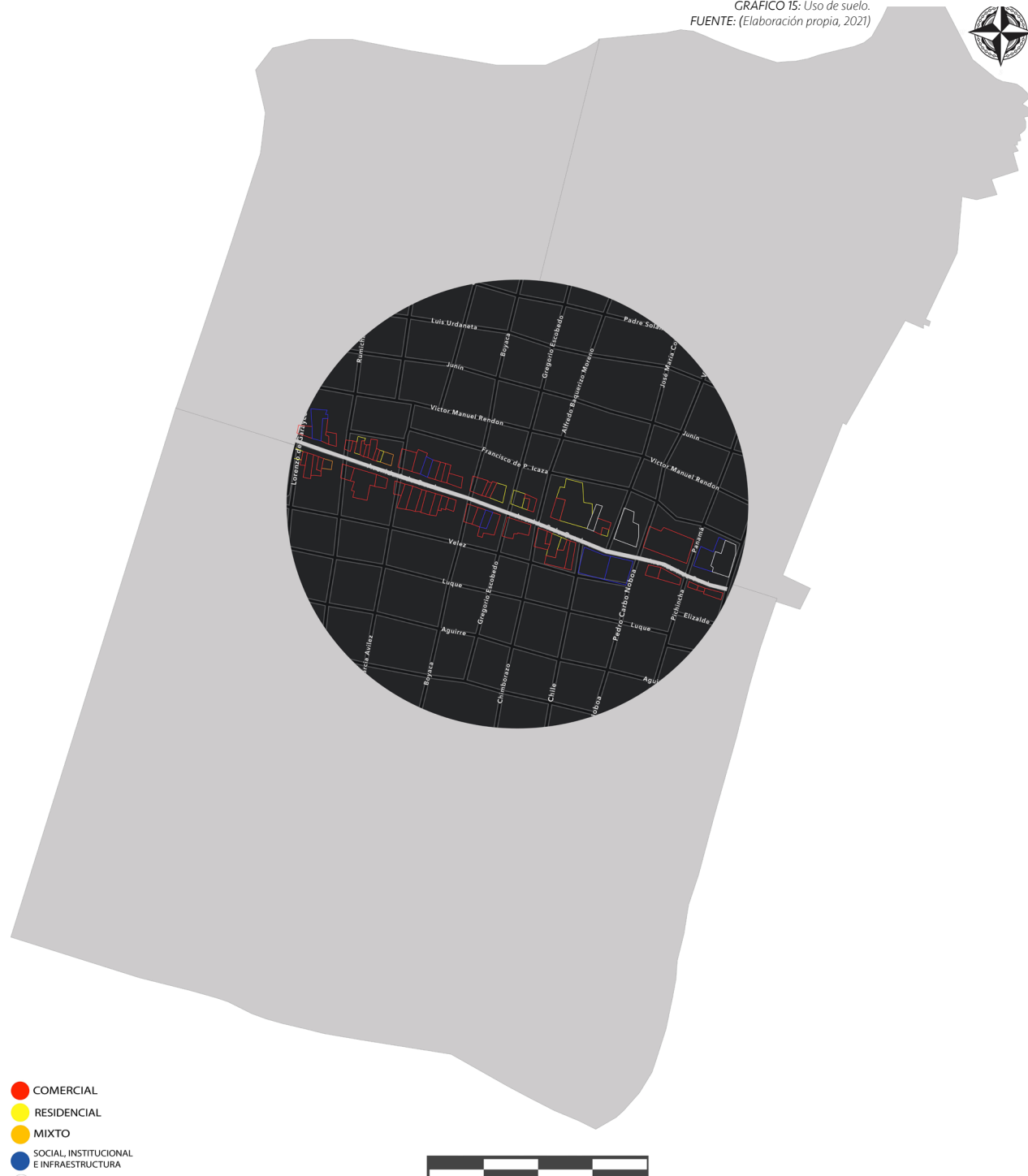
FIGURA 16: Calle primaria.
FUENTE: (Google maps, 2021)



FIGURA 17: Calle secundaria.
FUENTE: (Google maps, 2021)

5.4 ANÁLISIS DE SUELO

GRÁFICO 15: Uso de suelo.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)



- COMERCIAL
- RESIDENCIAL
- MIXTO
- SOCIAL, INSTITUCIONAL E INFRAESTRUCTURA

64%	COMERCIAL
18%	RESIDENCIAL
9%	SOCIAL
5%	SIN ACTIVIDAD
4%	MIXTO

La zona de investigación cuenta con diferentes usos de suelo pero la categoría que predomina es la comercial, con un 63.6% a lo largo de esta avenida. En segundo lugar tenemos un 18.2% de uso residencial seguido del 9.1% de otros usos como iglesias, terreno militar, etc. El 5.5% está destinado para parqueos, dejando el uso de suelo mixto con un 3.6%.

5.5 EQUIPAMIENTO URBANO

La av. 9 de Octubre se encuentra ubicada en la unión de 3 parroquias de la ciudad de Guayaquil, en estas parroquias podemos destacar el Malecón 2000 como sitio de interés que predomina en la lista de lugares turísticos más importantes del Ecuador, lo que genera un gran flujo de visitantes en este sector. En este sector también encontramos algunos espacios públicos como la Plaza Centenario, conocida por sus monumentos y al ser la que divide en dos el Boulevard Guayaquileño.

ÁREAS VERDES	
1	Plaza Centenario
2	Parque la Victoria
3	Parque Seminario
IGLESIAS	
1	San Agustín
2	La Merced
3	Iglesia y plaza San Francisco
4	La Catedral
5	San Alejo
MONUMENTOS	
1	Monumento y parque Pedro Carbo
2	Simón Bolívar y San Martín
3	Obelisco a León Febres Cordero
4	Monumento a la Fragua de Vulcano
5	Torre Morisca
SITIOS DE INTERÉS	
1	Malecón Simón Bolívar 2000
2	Banco del Austro
3	Benemérito Cuerpo de Bomberos
4	El Universo
5	San Francisco 300
6	Cooperación financiera nacional
7	Banco Central
8	Superintendencia de compañías
9	Caja Legislativa del Guayas
10	Edificio La Previsora
11	Plaza de la Administración
12	Biees
13	Registro Civil
14	Banco Internacional
CENTROS COMERCIALES	
1	Unicentro
2	C.C. Malecón 2000

GRÁFICO 16: Infraestructura del sector.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)



5.6 FODA

F

UBICACIÓN
ACTIVIDAD COMERCIAL
BUENA ARTICULACIÓN VÍAL
INFRAESTRUCTURAS CULTURALES

O

USO DE SUELO MIXTO
RENOVACIONES URBANAS
CONEXIÓN DE VÍAS IMPORTANTES
EJE VÍAL PRINCIPAL
POTENCIAR EL USO NORTURNO DEL SECTOR

D

OCUPACIÓN DE ESPACIOS PEATONALES POR VEHÍCULOS
DETERIORO DE INFRAESTRUCTURAS
DEFICIENCIA EN EL SISTEMA DE ILUMINACIÓN
ESCALA DOTACIÓN DE ESPACIOS VERDES
FALTA DE ATRACTIVO URBANÍSTICO

A

CONTAMINACIÓN PRODUCIDA POR EL ALTO FLUJO VEHICULAR DIARIO
ESCASAS ÁREAS DE RECREACIÓN PÚBLICA
INSEGURIDAD EN EL SECTOR
DETERIORO URBANO

CAPÍTULO 6

PROPUESTA

En este trabajo la propuesta es de carácter urbano debido a que sus criterios son enfocados en la mejora e implementación de nuevas articulaciones e infraestructuras que favorecen y se centran en los ciudadanos como peatones de manera que se plantea un sistema de transporte multimodal dando continuidad entre las calles existentes y la propuesta de supermanzanas, las cuales cuentan con una vía vehicular de emergencia.

6.1 CONCEPTO

La peatonalización de la Avenida 9 de Octubre es la base sobre la cual se desarrolla la propuesta de manera gradual y por tramos. Estos tramos se encuentran divididos por supermanzanas que permiten una mejor circulación peatonal, con un interior transformado para un uso inclusivo, conectando a su vez con las demás redes de transporte como: bicicleta, vehículos, dispositivos eléctricos, etc.

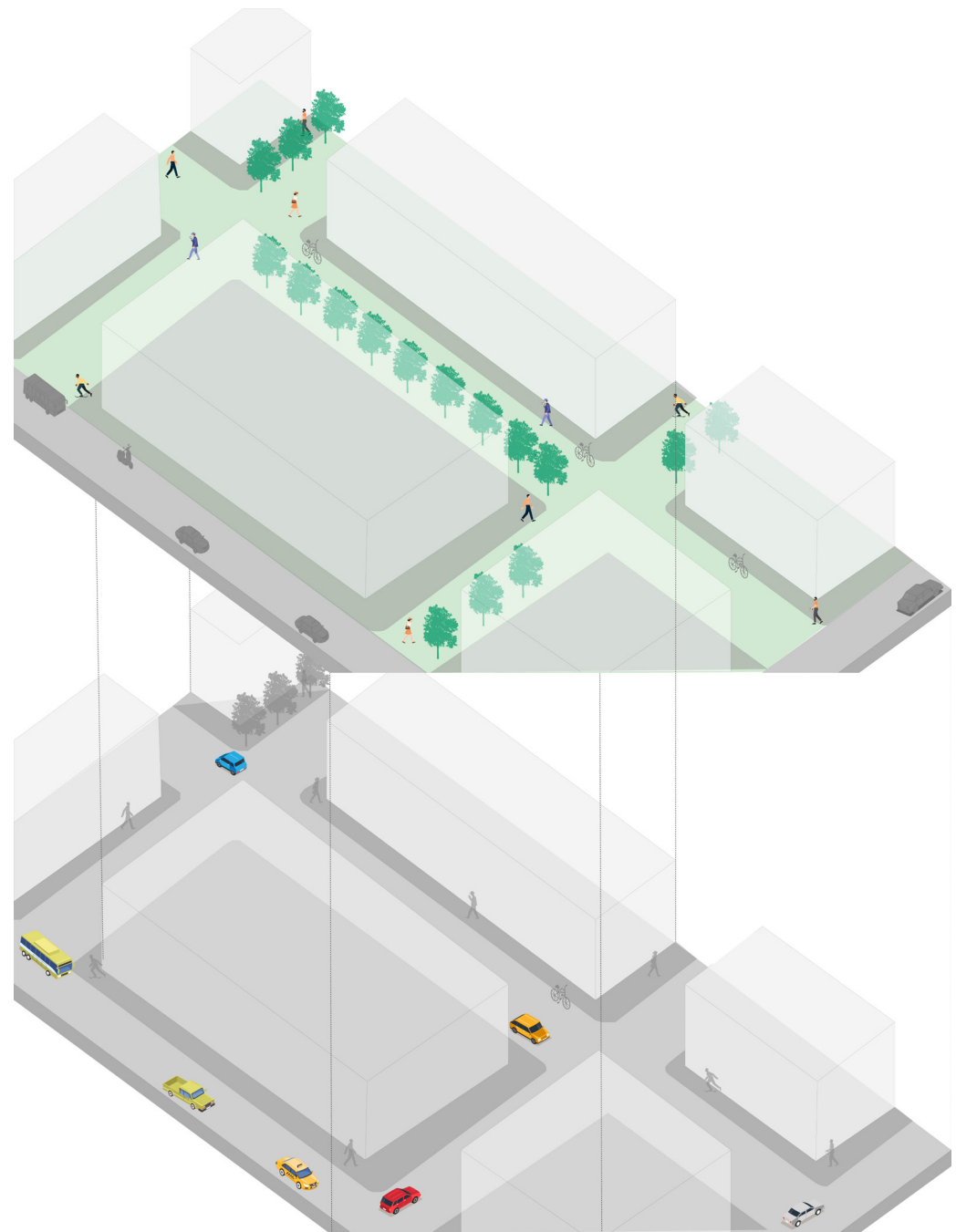


GRÁFICO 17: Concepto.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

6.2 CRITERIOS

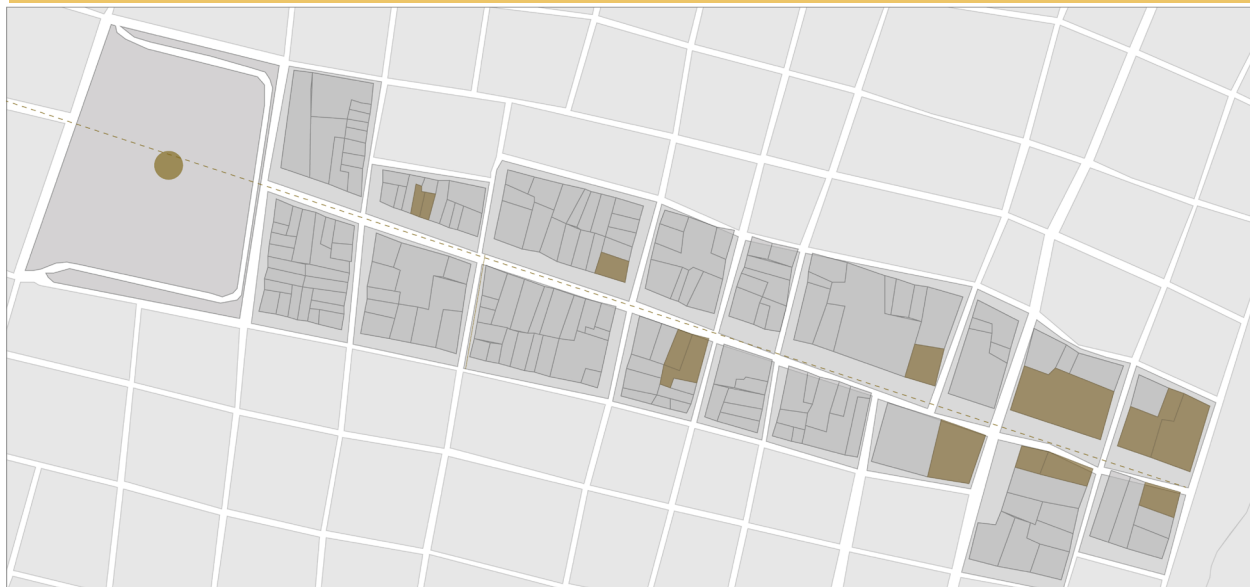
En concordancia con la propuesta anteriormente mencionada, se establecieron ciertos criterios basados en el análisis de los resultados de las encuestas y entrevistas realizadas en el capítulo 4. Mediante la implementación de las supermanzanas como criterio fundamental, se establece también la incorporación de nuevos espacios públicos como los parques de bolsillo y el mantenimiento de las áreas verdes ya existentes en conjunto con un plan de arborización a lo largo de la av. 9 de Octubre y sus calles transversales, beneficiando el sistema multimodal también propuesto. La nueva zona cultural al igual que la ciclovía y la vía de scooter, se extienden a lo largo de la av. 9 de Octubre de manera que trabajen en conjunto con las vías de transporte ya existentes.



GRÁFICO 18: Criterios.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

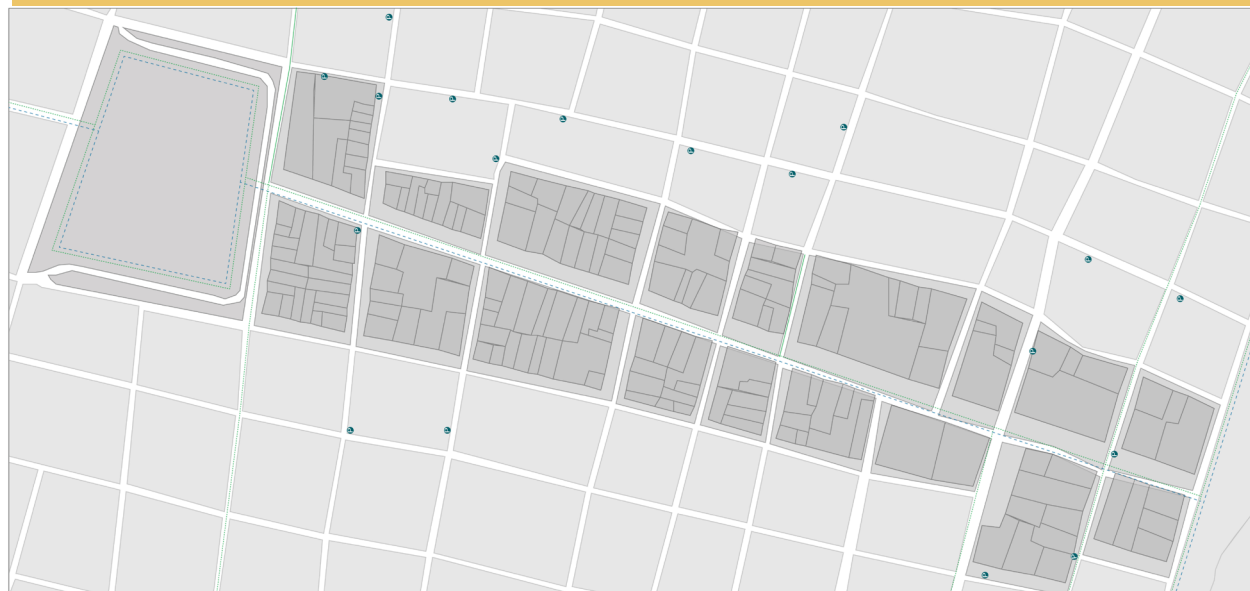


CRITERIO 3



SIMBOLÓGICA: ● EDIFICACIONES CULTURALES - - - VÍA CULTURAL	CRITERIO: -RECUPERACIÓN DE LA IDENTIDAD CULTURAL DEL SECTOR -IMPLEMENTACIÓN DE VÍA CULTURAL	
---	--	--

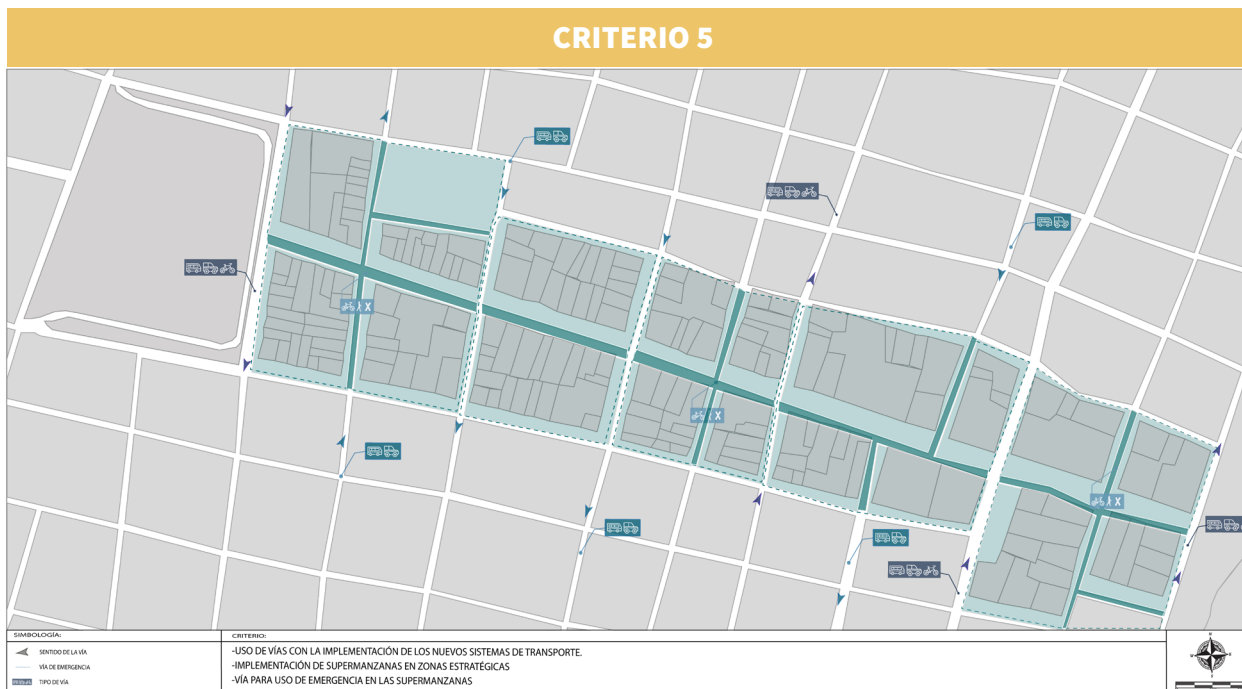
CRITERIO 4



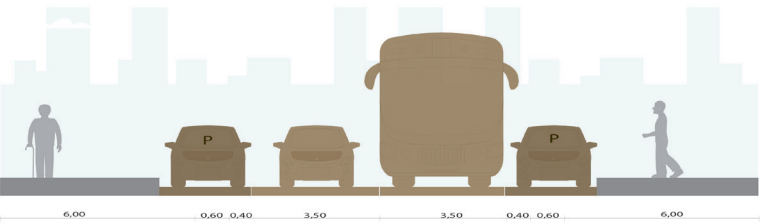
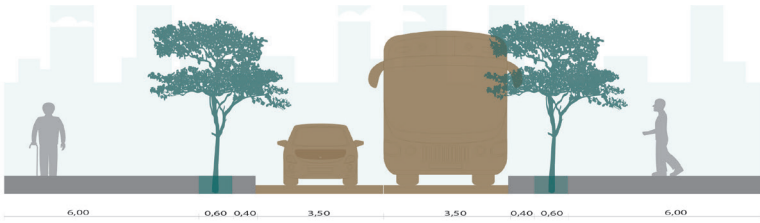
SIMBOLÓGICA: - - - PROYECTO DE CICLOVÍA - - - CICLOVÍA EXISTENTE - - - VÍA DE SCOOTER ● PARADAS DE BUS	CRITERIO: -IMPLEMENTACIÓN DE CICLOVÍA Y VÍA DE SCOOTER -CONEXIÓN CON LAS REDES DE TRANSPORTE EXISTENTES	
---	--	--

CONCLUSIÓN

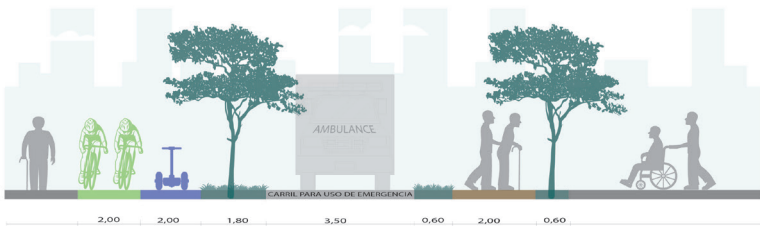
En el Criterio 5 se puede observar que las vías mantienen su sentido actual· lo que permite que la peatonalización de la Av· 9 de Octubre no genere ningún tráfico vehicular en sus vías transversales· en cuanto a la via longitudinal que se plantea peatonalizar cuenta con sus vías perpendiculares que continuan en su misma dirección· permitiendo que los sistemas de transporte actuales se mantengan· Las paradas de bus mantienen sus mismo puntos ya que estas se encuentran fuera de la avenida a peatonalizar·



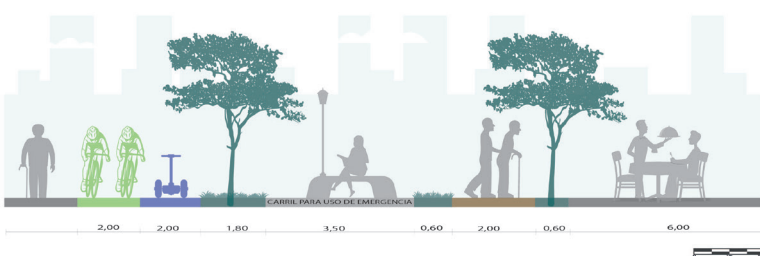
AV. 9 DE OCTUBRE ACTUALMENTE



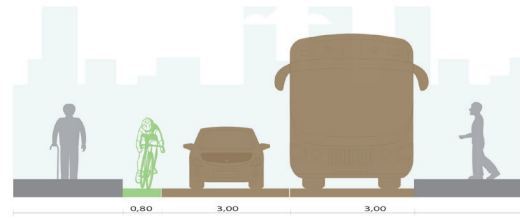
AV. 9 DE OCTUBRE PROPUESTA A



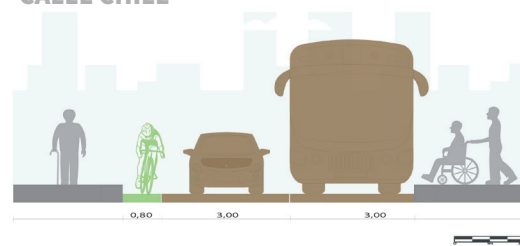
AV. 9 DE OCTUBRE PROPUESTA B



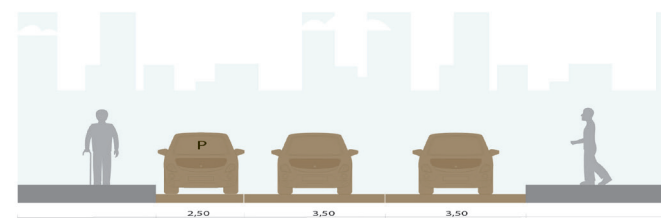
CALLE CHIMBORAZO CALLE CHILE ACTUALMENTE



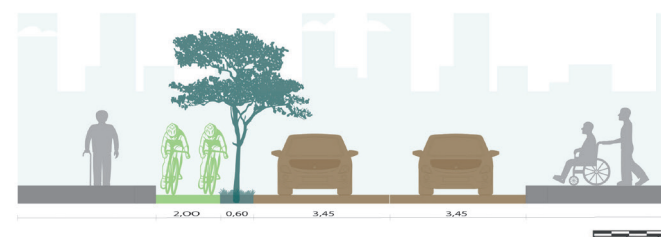
CALLE CHIMBORAZO CALLE CHILE PROPUESTA



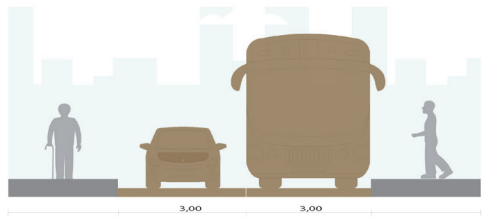
CALLE PANAMÁ ACTUALMENTE



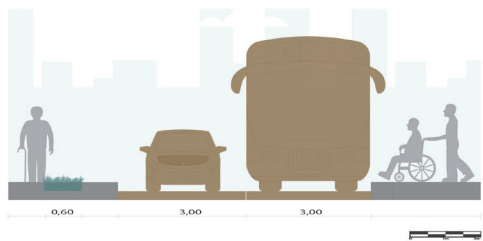
CALLE PANAMÁ PROPUESTA



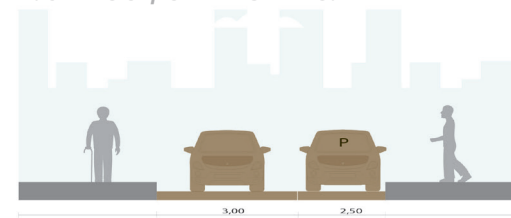
**RUMICHACA
GARCÍA AVILEZ
ESCOBEDO** **ACTUALMENTE**



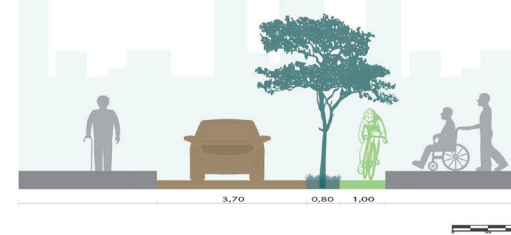
**RUMICHACA
GARCÍA AVILEZ
ESCOBEDO** **PROPUESTA**



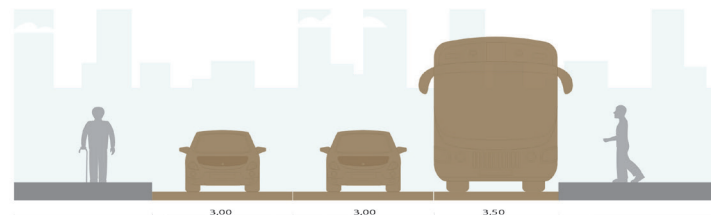
**CALLE CHILE/ AV. 9 OCT.
AV. 9 DE OCT/ CALLE GRAL C.** **ACTUALMENTE**



**CALLE CHILE/ AV. 9 OCT.
AV. 9 DE OCT/ CALLE GRAL C.** **PROPUESTA**



CALLE PEDRO CARBO **ACTUALMENTE**



CALLE PEDRO CARBO **PROPUESTA**

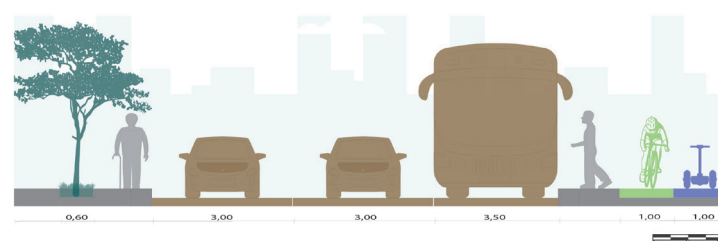
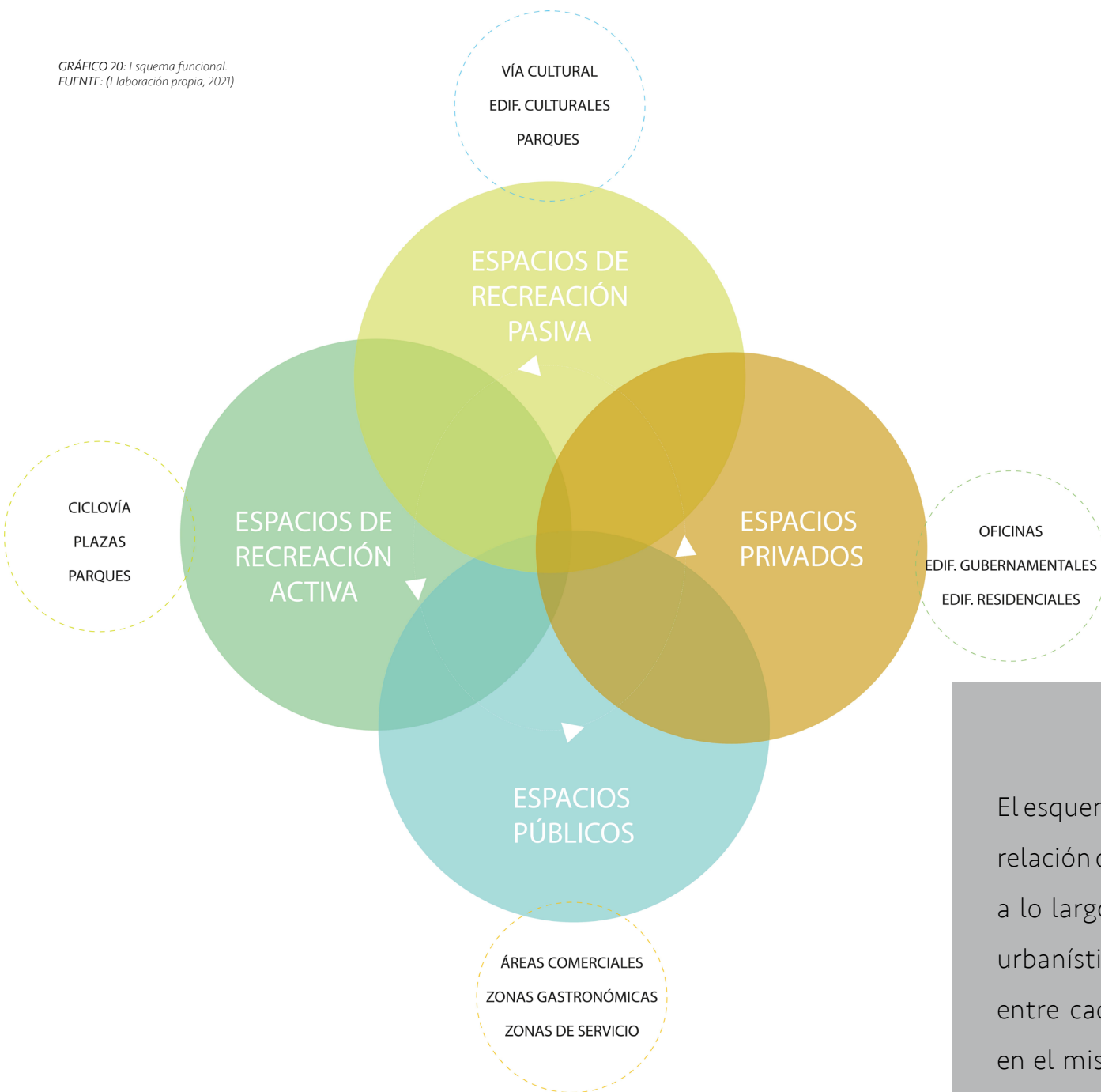


GRÁFICO 19: Tipología de vías.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)



6.4 ESQUEMA FUNCIONAL

El esquema funcional presentado a continuación, establece la relación directa entre los espacios que se encuentran ubicados a lo largo de nuestra área de estudio. Al ser una propuesta urbanística, estos espacios tienen una relación directa entre cada uno de ellos. Todos los espacios se encuentran en el mismo eje de circulación, sin embargo, contamos con algunos espacios que son de carácter privado, como las oficinas, zonas residenciales y edificios gubernamentales.

GRÁFICO 22: Vías.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)

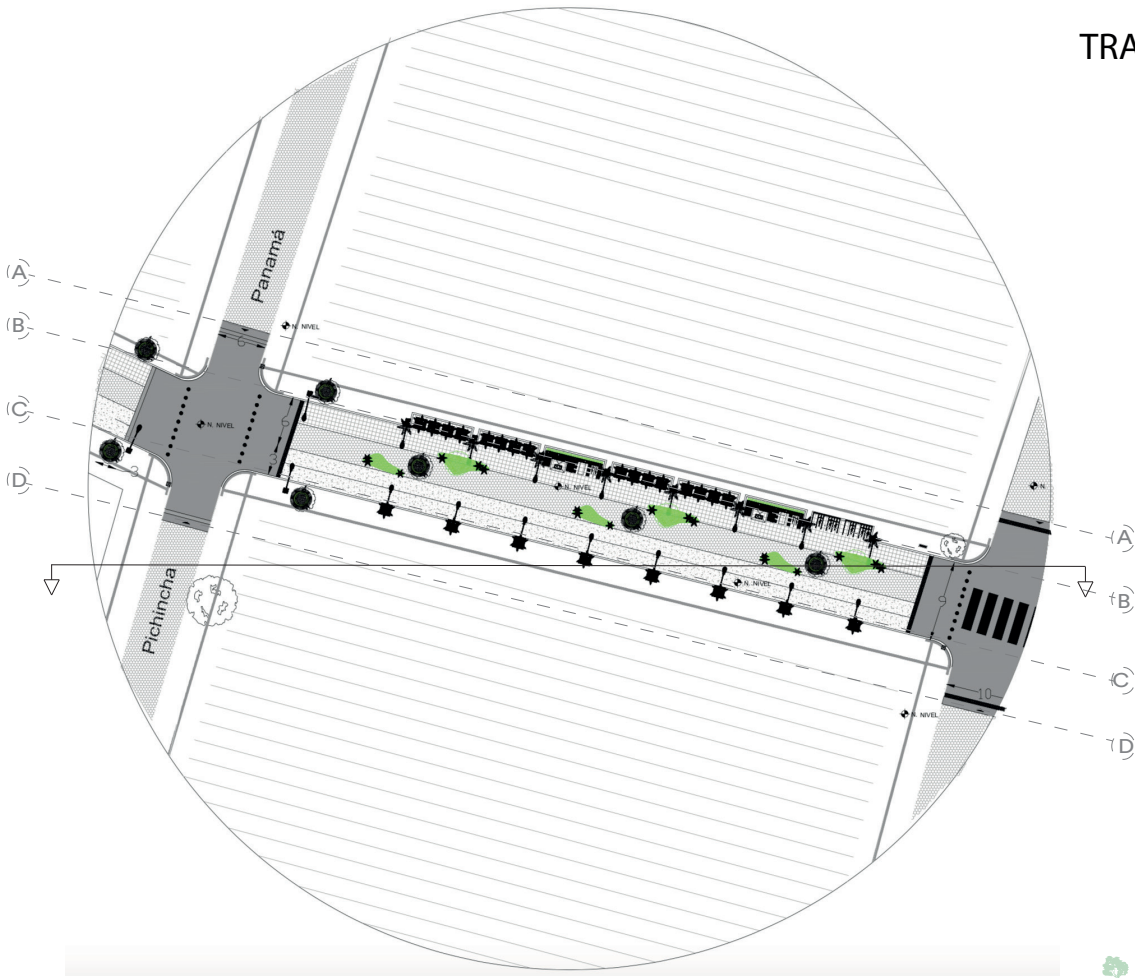


6.5 ZONIFICACIÓN

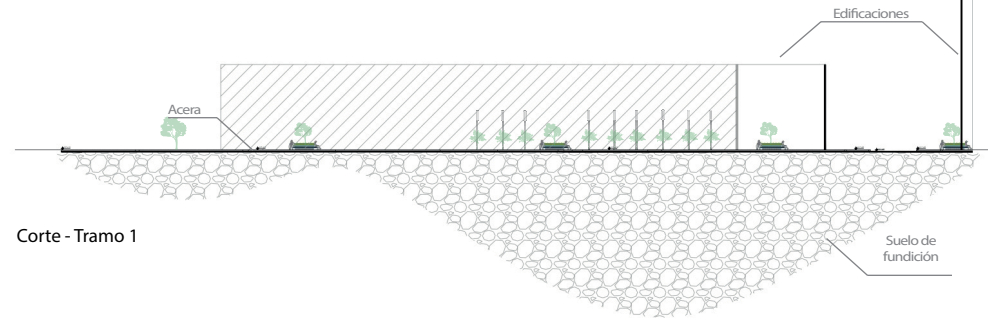
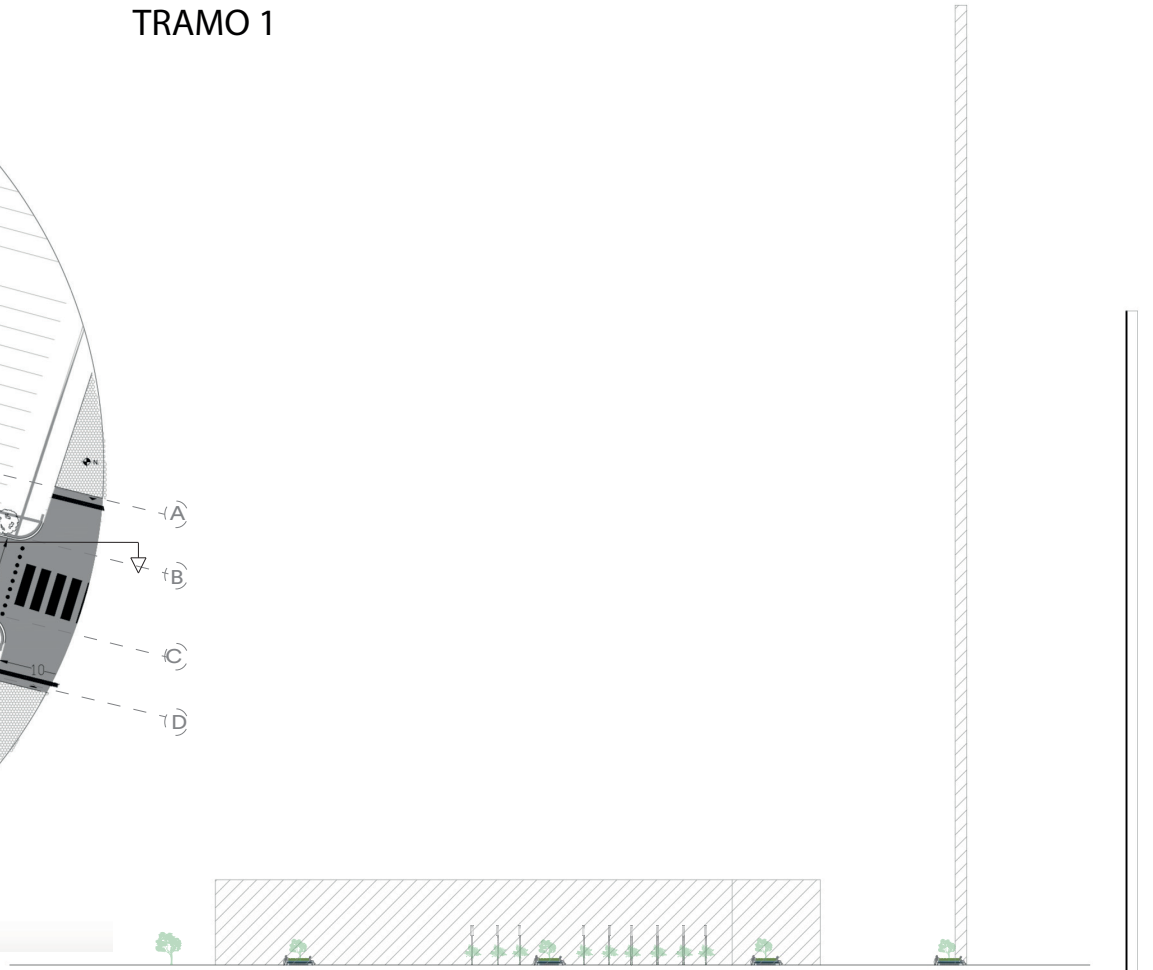
GRÁFICO 21: Zonificación.
FUENTE: (Elaboración propia, 2021)



TRAMO 1

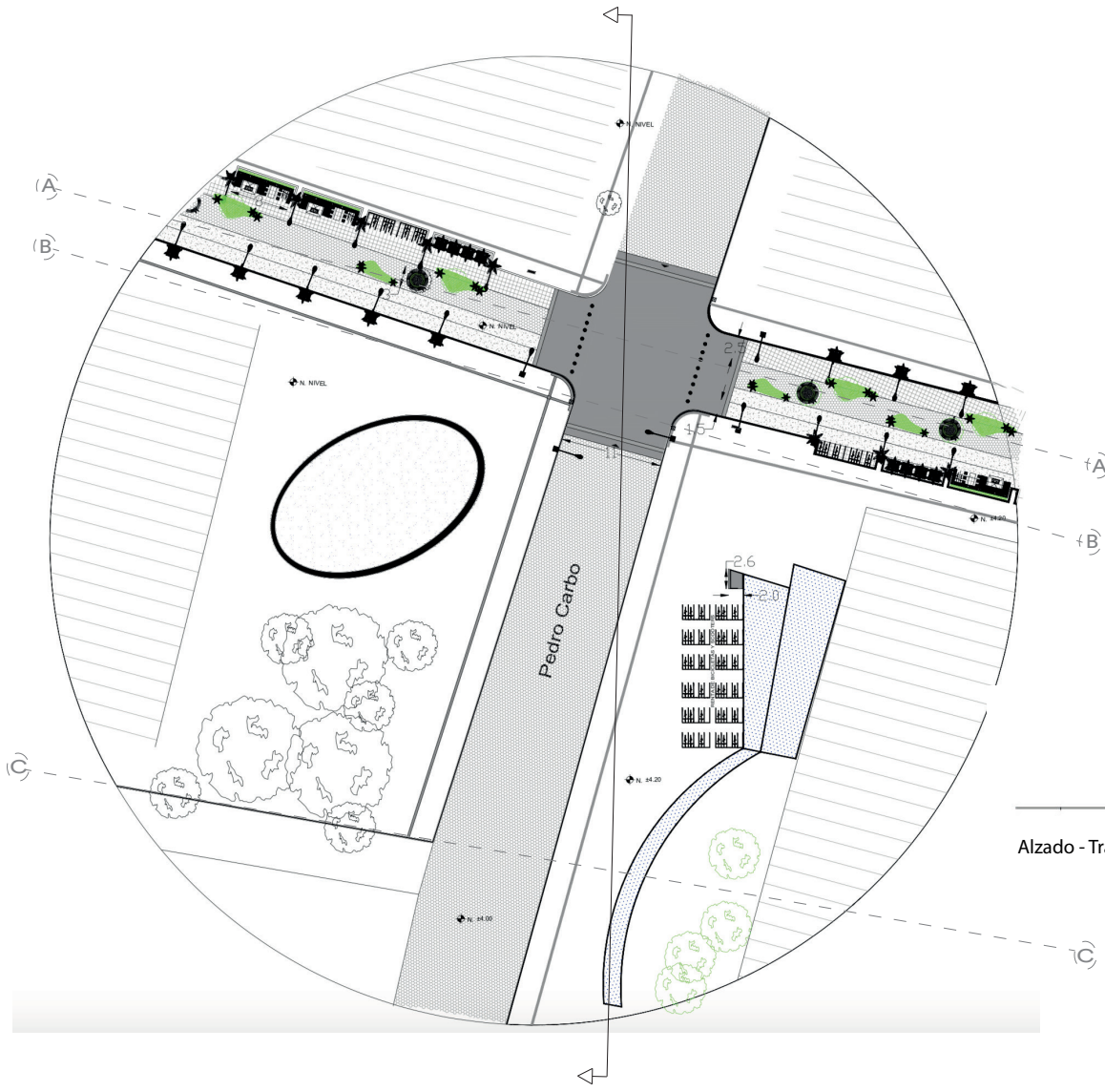


Alzado - Tramo 1

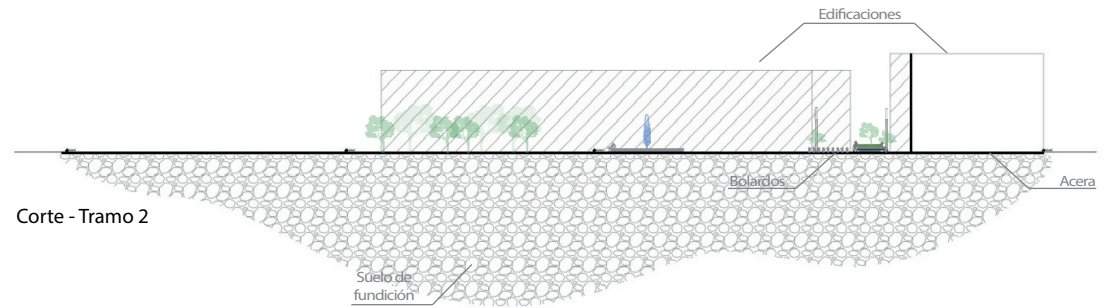


Corte - Tramo 1

TRAMO 2

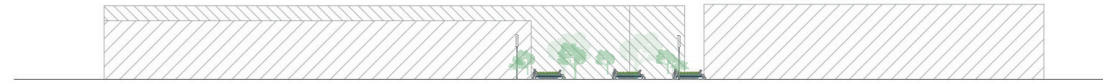
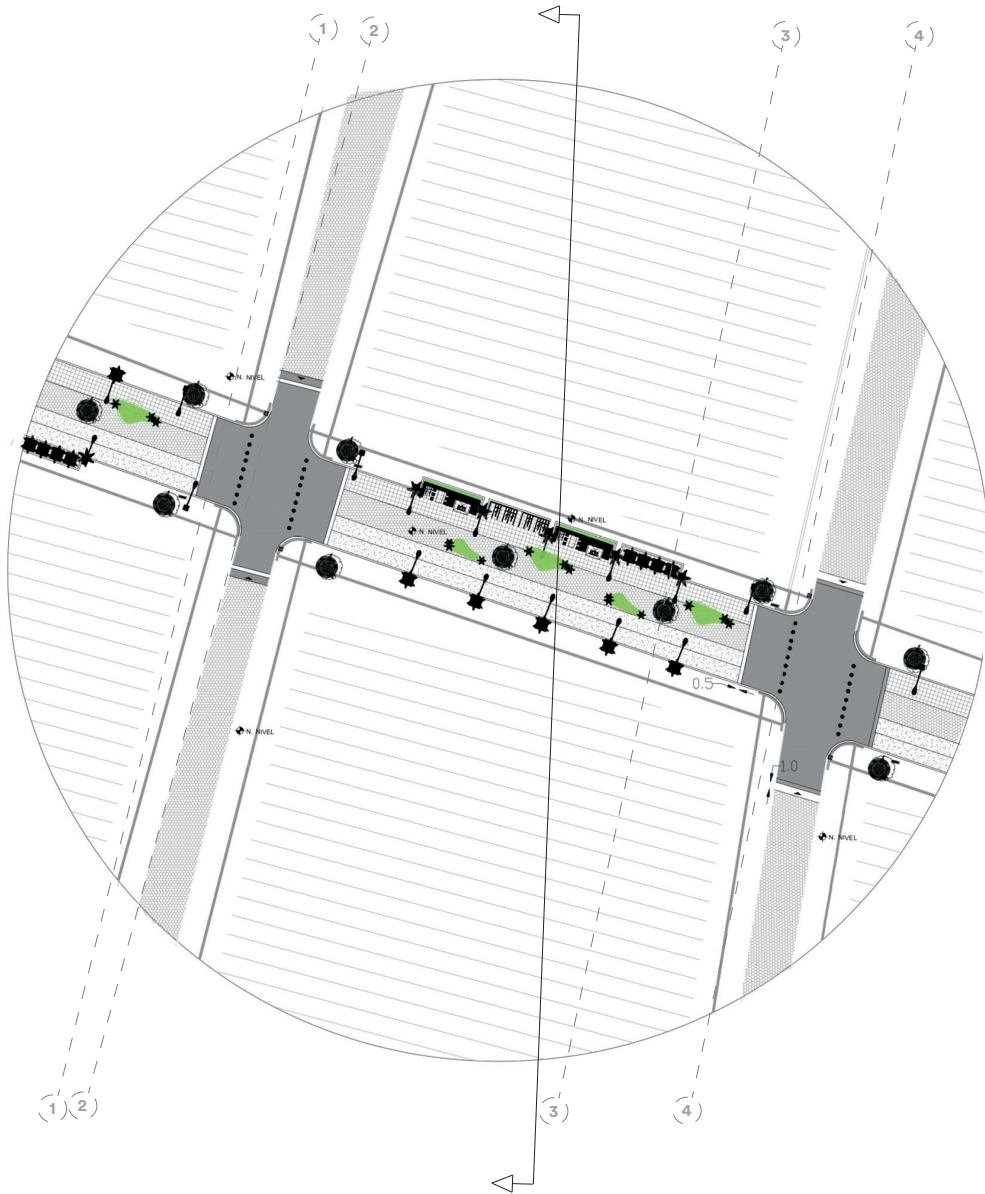


Alzado - Tramo 2

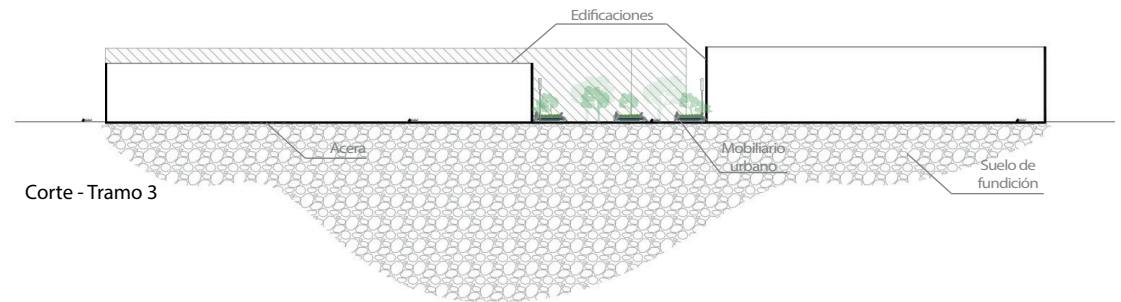


Corte - Tramo 2

TRAMO 3

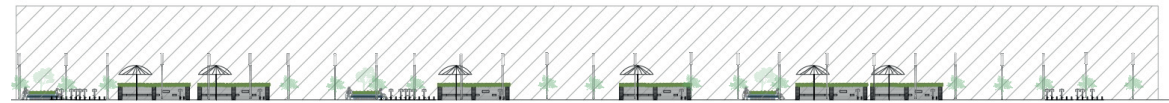
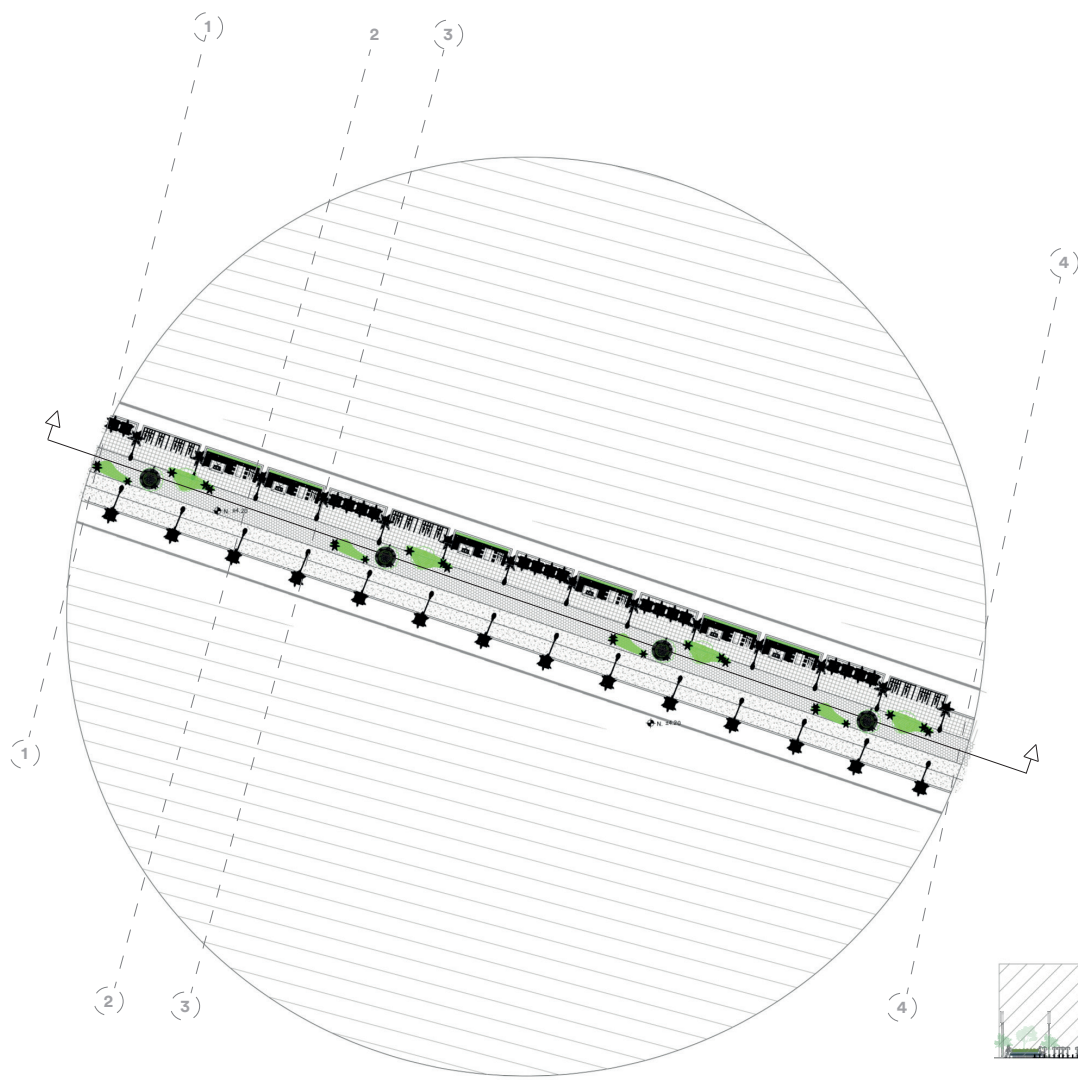


Alzado - Tramo 3

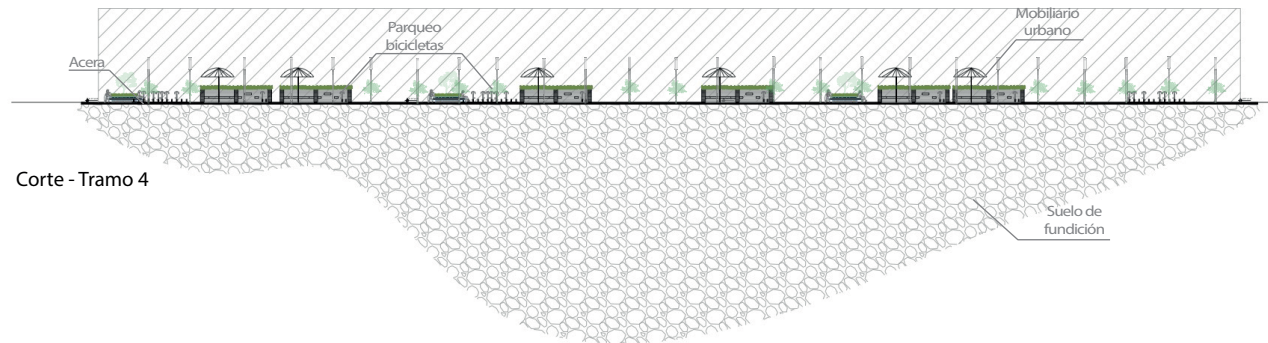


Corte - Tramo 3

TRAMO 4

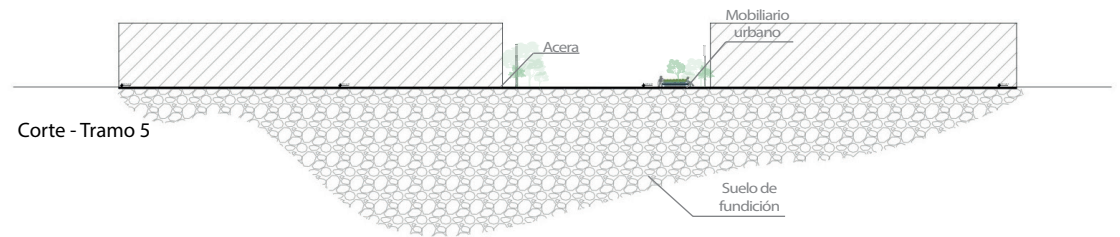
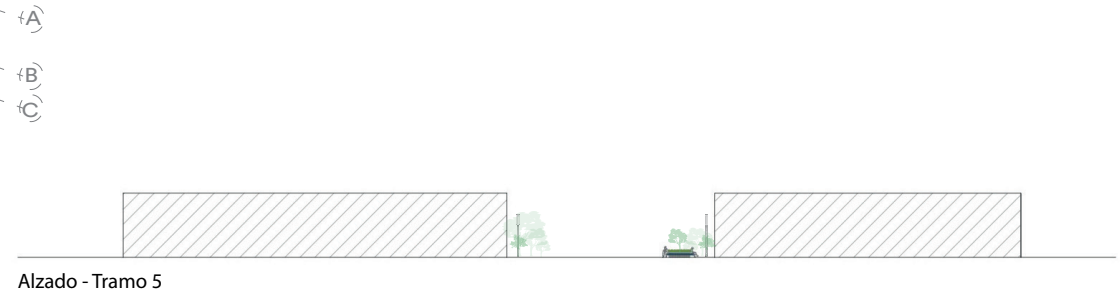
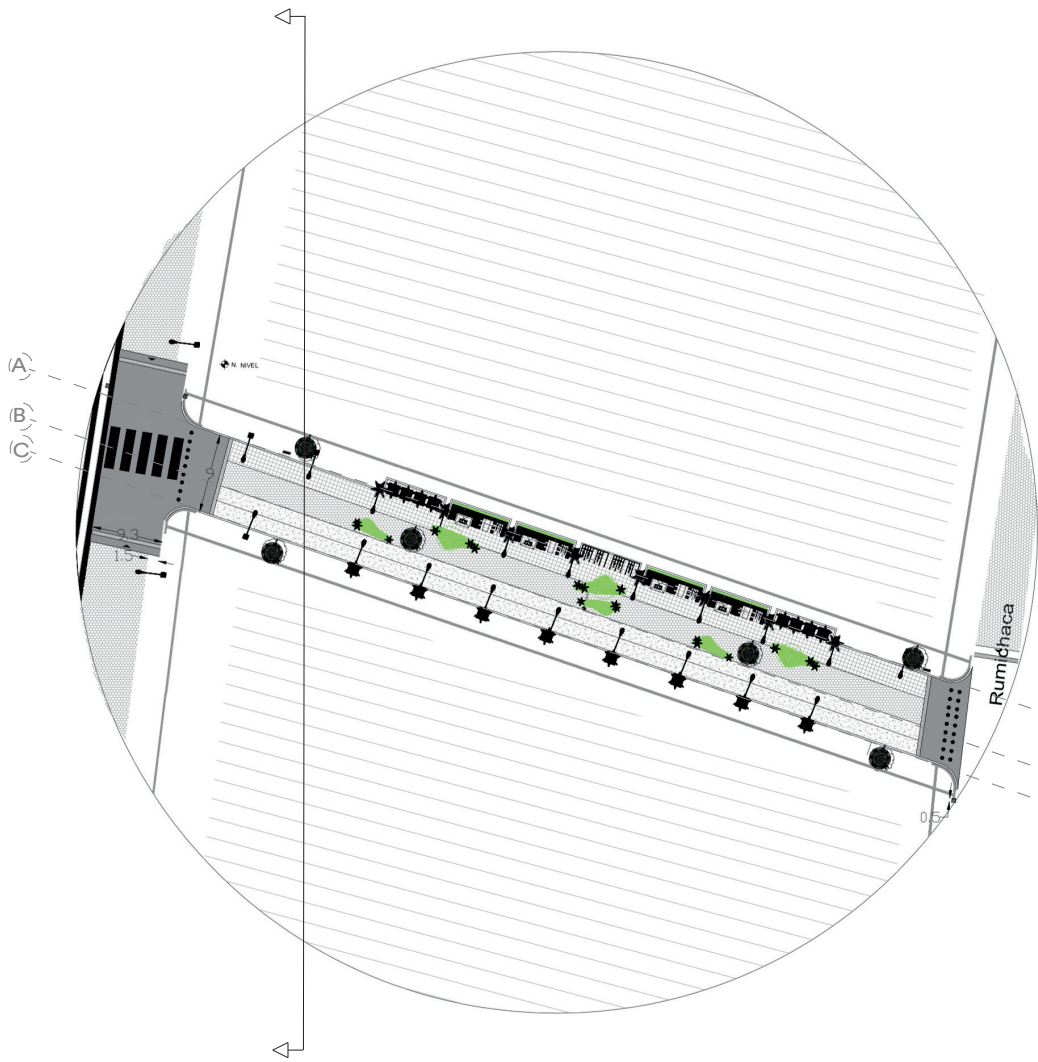


Alzado - Tramo 4



Corte - Tramo 4

TRAMO 5





Vista Este-Oeste



Change can be a very good thing.

Serving you better than ever.

CINEMA

Vista longitudinal



Vista de intersección con la av. 9 de Oct.



Vista Oeste-Este

PRESUPUESTO

ITEM	RUBROS	UND	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	SUBTOTAL	TOTAL
1	OBRA PROVISIONAL					12.50,00
1.1	Caseta de bodega y guardían (tabla zinc)	M2	10,00	80,00	800,00	
1.2	Caseta de bateria higiénica para personal (tabla zinc)	GBL	4,00	350,00	1.400,00	
1.3	Instalación provisional AAPP	GBL	1,00	1.750,00	1.750,00	
1.4	Instalación provisional eléctrica	GBL	1,00	3.000,00	3.000,00	
1.5	Letrero de obra	U	20,00	270,00	5.400,00	
2	OBRA PRELIMINAR					151.841,00
2.1	Limpieza del terreno con demolición y retiro de escombros	M2	10.757,00	13,00	139.841,00	
2.2	Trazado y replanteo	M2	1.200,00	10,00	12.000,00	
3	MOVIMIENTO DE TIERRA					314.104,40
3.1	Excavación y desalojo con maquina	M3	8.605,60	10,00	86.056,00	
3.2	Relleno compacto con material importado	M2	6.454,20	30,00	193.626,00	
3.3	Nivelación de contrapiso	M1	4.302,80	8,00	34.422,40	
4	CIMENTOS					90.358,80
4.1	Contrapiso de Ho.Ao. f'c:280Kg/cm2.	M3	2.151,40	42,00	90.358,80	
5	ACCESIBILIDAD					15.000,00
5.1	Cameras podotáctiles	ML	300,00	50,00	15.000,00	
6	SEÑALIZACIÓN					1.600,00
6.1	Cameras	U	80,00	20,00	1.600,00	
7	ALBAÑILERIAS					24.000,00
7.1	Remates y acabados	ML	3.000,00	8,00	24.000,00	
8	PISOS					634.125,15
8.1	Cameras exterior antideslizante	M2	3.334,67	45,00	150.060,15	
8.2	Hormigón estampado brickform	M2	3.764,95	60,00	225.897,00	
8.3	Hormigón estampado brickform	M2	4.302,80	60,00	258.168,00	
9	TRATAMIENTO DE MADERA					8.000,00
9.1	Sellado y laqueado pino radiata	GBL	1,00	45,00	8.000,00	

10	KIOSKO					39.800,00
10.1	Banca peatonal Ho.Ao.	M2	360,00	25,00	9.000,00	
10.2	Cubiertas	M2	360,00	30,00	10.800,00	
10.3	Estructura metálica	Kg	2.500	8,00	20.000,00	
11	CARPINTERIA MADERA					16.500,00
11.1	Bancas	U	55,00	300,00	16.500,00	
12	CARPINTERIA METÁLICA					34.400,00
12.1	Estacionamiento de bicicletas	ML	200,00	120,00	24.000,00	
12.2	Estructura mobiliario	Kg	1.300,00	8,00	10.400,00	
						22.500,00
13	CARPINTERIA ALUMINIO					
13.1	Pérgola	M2	150,00	150,00	22.500,00	
14	PINTURA					25.816,00
14.1	Ciclovía pintura de alto tráfico Blue Sky	M2	4.302,80	6,00	25.816,80	
15	INSTALACIONES ELÉCTRICAS					6.000,00
15.1	Puntos de Luz/Interruptores 110v	U	300,00	20,00	6.000,00	
16	INSTALACIONES SANITARIAS					4.500,00
16.1	Puntos de agua potable, aguas servidas, aguas lluvias, global	U	30,00	150,00	4.500,00	
17	VARIOS					73.100,00
17.1	Áreas anexas: Subestacion	U	1,00	40.000,00	40.000,00	
17.2	Bolardos	U	130,00	120,00	15.600,00	
17.3	Áreas verdes	U	350,00	50,00	17.500,00	
18	PERSONAL					11.400,00
18.1	Guardian-Bodeguero	MES	10,00	500,00	5.000,00	
18.1	Residente	MES	8,00	800,00	6.400,00	

SUBTOTAL \$ 1.485.396,15
IVA 12% \$ 178.247,54
TOTAL \$ 1.663.643,69

COSTO POR M2 \$138,09

CAPÍTULO 7

CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN

C
O
N Los espacios públicos deben estar orientados a potenciar el entorno y satisfacer las necesidades de los seres humanos, mejorando su calidad de vida y potenciando su vínculo social. Los elementos que componen el área urbana al igual que el uso de los espacios físicos, actualmente, limitan al ciudadano a gozar de sus beneficios como peatón dentro de la categoría de medios de transporte puesto que el vehículo se encuentra en el primer lugar.

C
L De acuerdo con lo anterior, se aplican métodos para la recolección de datos que permitieron conocer las necesidades de los peatones y la condición actual en la que se encuentran en el área de intervención, lo que permitió replantear la problemática e incorporar nuevas propuestas para destacar el entorno urbano.

U
S De manera que, se prioriza como puntos de la propuesta el incremento y renovación del mobiliario urbano, mantenimiento y continuidad en las infraestructuras, la priorización del espacio para el peatón, incremento de ciclovías, la sensación de seguridad, mantenimiento y renovación de las áreas verdes.

I
Ó
N Para esto, la propuesta urbana planteada en el presente trabajo se encuentra orientada a la solución integral para generar una renovación de los espacios públicos en la Av. 9 de Octubre, donde los ciudadanos sobre su valor respectivo y sean beneficiados de tal manera que gozen del entorno y su ciudad tomando en cuenta todas las normas de inclusión para mejorar la calidad de vida.

- Recuperar la confianza colectiva promoviendo nuevos planes para mejorar la seguridad ciudadana.
- Considerar el incremento de espacios de descanso y recreación para mejorar la calidad de vida y mantener una continuidad en el contexto urbano.
- Incentivar el planteamiento de estas propuestas urbanas en otros sectores de la ciudad mediante la participación de las universidades y el municipio.
- El planteamiento de las problemáticas para las propuestas urbanas, deben estar fundamentadas en datos actuales.
- La implementación de mobiliarios urbanos y el mantenimiento de las infraestructuras existentes, busca contribuir con la reactivación económica del sector.

RECOMENDACIONES

CAPÍTULO 8

BIBLIOGRAFÍA

- ArcGis. (2021). Obtenido de <https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html>
- Alvarado, P. H. (Agosto de 2018). Trabajo de investigación presentado. Historia de las calles de la parroquia nueve de Octubre. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Universidad de Guayaquil.
- Amaro, M. L. (2010). Urban-e. Obtenido de Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio: <http://urban-e.aq.upm.es/articulos/ver/el-urbanismo-ecologico/completo>
- Asanza, I. Q. (2019). Estudio del Boulevard 9 de Octubre de Guayaquil. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Caroline Peets, C. R. (2013). Arquitexto. Obtenido de Arquitexto: <https://arquitexto.com/2013/03/uce-arquitectura-e-inclusion-parte-1/>
- Castillo, B. (Septiembre de 2018). Trabajo de titulación. Bulevar aéreo en la ciudad de Guayaquil. Guayaquil, Guayas, Ecuador: UEES.
- Construcción, N. E. (05 de 2019). Hábitat y Vivienda. Obtenido de <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/05/NEC-HS-AU-Accesibilidad-Universal.pdf>
- COOTAD. (19 de 09 de 2010). Defensa Gobierno Ecuatoriano. Obtenido de Defenesa Gobierno Ecuatoriano: https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/01/dic15_CODIGO-ORGANICO-DE-ORGANIZACION-TERRITORIAL-COOTAD.pdf
- destino, G. e. (2014). Guayaquil es mi destino.

- Obtenido de <https://www.guayaquilesmidestino.com/sites/default/files/historia.pdf>
- Ecuador, C. d. (13 de 07 de 2011). Constitución. Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- ElUniverso. (20 dediciembrede2002). ObtenidodeEl Universo: <https://www.eluniverso.com/2002/12/20/0001/18/E5F1DA18CF2643F18706F75F50AF45F0.html/>
- El Universo. (15 de diciembre de 2019). Obtenido de El Universo: <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2019/12/15/nota/7646801/historia-arquitectura-progreso-21-cuadras-9-October/>
- García, C. O. (2015). Peatonalización de la calle Madero del centro histórico de la Ciudad de México. CDMX: Universidad Autónoma Metropolitana .
- Gehl, J. (2014). Bye for Mennesker . Ciudades para la gente. Buenos Aires, Argentina: Ediciones infinito.
- Gemzoe, J. G. (2002). Nuevos espacios urbanos. España: Gustavo Gili.
- Gob·Ec. (2020). Obtenido de Servicio Ecuatoriano de Normalización: <https://www.gob.ec/inen>
- Jan Gehl, L. G. (2006). New City Life. The Danish Architectural Press.
- Kling, S. (2020). ¿Cerrar o adaptar? Las infraestructuras en tiempos de la pandemia en un Chicago dividido. Chicago: Cibod Report.
- Lefebvre, H. (2013). La producción del espacio. Madrid: Capitan Swing.
- Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial. U. y

(30 de 06 de 2016). Hábitat y Vivienda. Obtenido de <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/08/Ley-Organica-de-Ordenamiento-Territorial-Uso-y-Gestion-de-Suelo1.pdf>

- Maiztegui, B. (12 de Marzo de 2021). Plataforma arquitectura. Obtenido de ¿Cuáles son los edificios representativos de Guayaquil?: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/958066/cuales-son-los-edificios-representativos-de-guayaquil-este-registro-ilustrado-explora-su-arquitectura-historica>
- Maldonado, A. P. (1999). La construcción de indicadores bio-ecológicos para medir la calidad del ambiente natural urbano. Mérida, Venezuela: Universidad de Los Andes. Obtenido de <https://studylib.es/doc/7989789/la-construccion-de-indicadores-bio-ecologicos-para>
- Martha Matínez, W. S. (2015). Trabajo de titulación. Recorrido interactivo presentado en un sitio web sobre los edificios públicos considerados patrimonios arquitectónicos de la ciudad de Guayaquil. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Universidad Católica De Santiago de Guayaquil.
- Melvin Hoyos, E. A. (2007). Guayaquil memorias urbanas. Guayaquil: Poligráfica C.A. Obtenido de Issuu: https://issuu.com/pgamba/docs/guayaquil_memorias_urbanas
- Milena Arguello, C. A. (2016). La calle de las 7 Cruces. Historia y Leyendas, Patrimonio histórico del Ecuador. Quito: Unidad Educativa Ángel Polibio Chaves.

- Narea, G. C. (2018). Bulevar aéreo en la ciudad de Guayaquil sobre la Av 9 de Octubre. Guayaquil: Universidad Espíritu Santo.
- Neufert, E. (2006). Neufert: Arte de proyectar en Arquitectura. Barcelona: Gustavo Gili, S.L.
- Ortega, C. (2015). Trabajo de titulación. Peatonalización de la calle Madero del centro histórico de la ciudad de México. Ciudad de México, México: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco.
- Paisaje Transversal. (6 de Mayo de 2020). Obtenido de El urbanismo en los tiempos del coronavirus: <https://paisajetransversal.org/2020/05/el-urbanismo-tiempos-coronavirus-covid-19-desescalada-propuestas-ciudad/>
- Pública, O. d. (15 de 12 de 2011). Documentos Guayaquil. Obtenido de Sites: <https://sites.google.com/site/documentosagye/ordenanzas>
- Quevedo, M. (Marzo de 2019). Trabajo de titulación. Estudio del boulevard 9 de Octubre de Guayaquil. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Universidad de Guayaquil.
- Ravano, G. H. (2016). Ideologías urbanísticas y prácticas ciudadanas en el espacio público: El caso de la calle Florida. Buenos Aires: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.
- Rueda, S. (12 de 08 de 2019). Plataforma arquitectura. Obtenido de ArchDaily: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/922775/supermanzanas-como-nuevo-modelo-urbano-por-salvador-rueda>
- Santana, C. A. (2015). La ciudad de Guayaquil y su

patrimonio arquitectónico no visibilizado. Guayaquil.

- Speck, J. [Wrlldcty]. (2021). How to make our cities more walkable [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=7dAckA1Ef-M>
- Turismo Buenos Aires. (s.f.). Obtenido de Buenos Aires Ciudad: <https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/atractivo/calle-florida>
- Urbano, C. d. (1974). Infonavit. Obtenido de <https://infonavit.janium.net/janium/Documentos/17833.pdf>
- Urbano, E. B. (19 de 12 de 2007). Plataforma Arquitectura. Obtenido de <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/624474/eco-boulevard-de-vallecas-ecosistema-urbano>
- Vial, R. a. (25 de 06 de 2012). Gobierno Ecuatoriano. Obtenido de Sites: https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2019-12/REGLAMENTO_A_LA_LEY_DE_TRANSPORTE_TERRESTRE_TRANSITO_Y_SEGURIDAD_VIAL.pdf
- Villavicencio, M. R. (1988). El proceso urbano de Guayaquil 1870 - 1980.
- Villatoro, S. W. (2008). Diseño y propuesta constructiva de parque urbano y recreativo Entre Ceibas. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala.
- Weather Spark. (2021). Obtenido de <https://es.weatherspark.com/y/19346/Clima-promedio-en-Guayaquil-Ecuador-durante-todo-el-año>
- Wiki arquitectura. (2007). Obtenido de EL PROPIETARIO: <https://es.wikiarquitectura.com/edificio/eco-boulevard-de-vallecas/>

CAPÍTULO 9

ANEXOS

MODELO DE ENCUESTA

1. SEXO Y EDAD

Hombre

Mujer

10 - 25

26 - 40

41 - 60

60 - Más

2. ¿CONOCE USTED LA AV. 9 DE OCTUBRE?

Si

No

3. NORMALMENTE SU VISITA A LA AV. 9 DE OCTUBRE ES:

Paseo

Específica

4. ¿CUÁL ES SU CATEGORÍA DE USUARIO EN ESTE SECTOR?

Peatón

Ciclista

Persona en vehículo personal

Persona que utiliza el transporte público

5. ORDENE DEL 1 AL 3 SEGÚN SU IMPORTANCIA:

Peatón

Ciclista

Persona en vehículo personal

Persona que utiliza el transporte público

5. ¿CREE USTED QUE LA AV. 9 DE OCTUBRE DEBERÍA SER PEATONAL?

Si

No

Por tramos

6. SI SU RESPUESTA ANTERIOR ES: **POR TRAMOS**, EXPLIQUE POR QUÉ?

7. ORDENE LAS SIGUIENTES ÁREAS DEL 1 AL 7 SEGÚN SU IMPORTANCIA

Actividad comercial

Patrimonio social y cultural

Áreas verdes

Oferta gastronómica

8. COMO USUARIO DE LA AV. 9 DE OCTUBRE, SELECCIONE EL RANGO DE HORARIO NOCTURNO EN EL QUE ENFRENTA MAYOR INSEGURIDAD PARA TRANSITAR

18:00 p.m - 20:00 p.m.

20:00 p.m. - 22:00 p.m.

NA

9. DE LOS SIGUIENTES ELEMENTOS FÍSICOS DE ESPACIOS PÚBLICOS, ORDENE SEGÚN SU IMPORTANCIA

Iluminación

Mobiliario para sentarse

Fuentes de agua potable

Espacios de sombra

Basureros

Áreas verdes

- Estacionamiento para ciclistas
- Espacios comerciales
- Espacios gastronómicos
- Baños públicos

10. PARA UN RESIDEÑO URBANO DE LA AV. 9 DE OCTUBRE, TOMANDO EN CUENTA QUE ESTA SEA PEATONAL, CUALES ESTRATÉGIAS CONSIDERA EFECTIVAS:

	Muy efectiva	Efectiva	Inefectiva
Espacios e iluminación nocturna	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Áreas verdes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accesibilidad universal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Espacios públicos de entretenimiento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estacionamiento para cciclistas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Restauración de edificaciones de valor histórico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ofertas gastronómicas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plan de reciclaje	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

1. ¿Cómo influye esta nueva época pandémica en los espacios públicos? ¿Pierden o cobran valor?
2. ¿Cuáles son los desafíos más urgentes cuando hablamos de espacios públicos?
3. ¿Cree usted que el diseño actual de la Av. 9 de Octubre sirve para mejorar las relaciones sociales y la calidad de vida?
4. Si tuviera la oportunidad de participar en el rediseño de la Av. 9 de Octubre, ¿Cuál sería su estrategia principal?

ENTREVISTA T1

ARQ. NATALIE WONG

ENTREVISTA T2

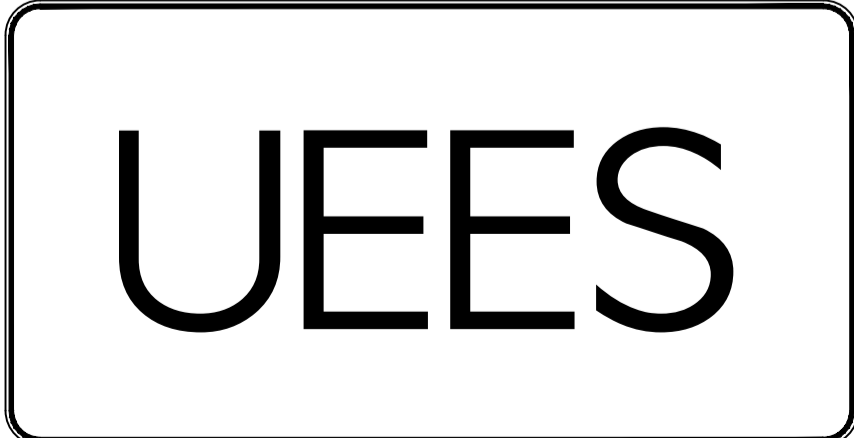
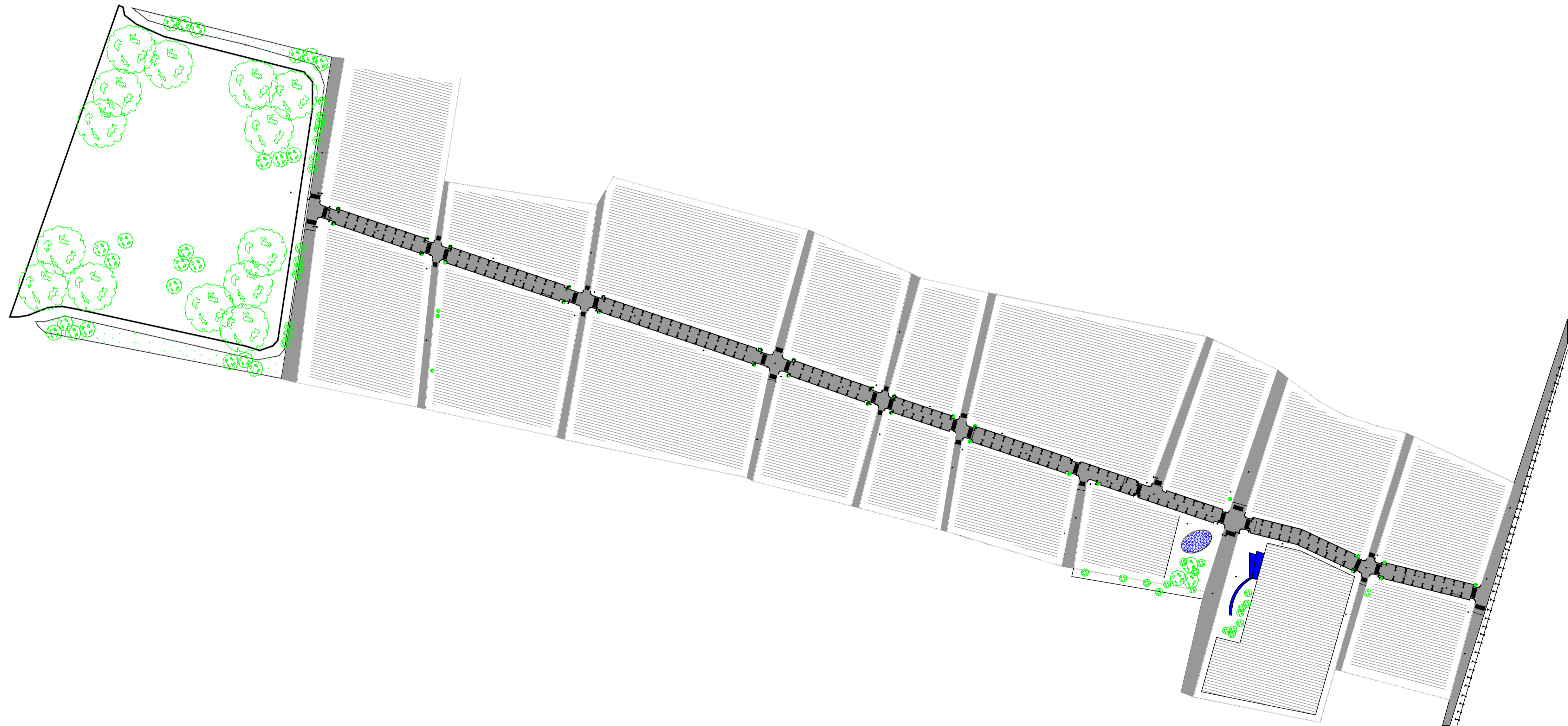
ARQ. URBANISTA CESAR ÁVILA

1. ¿Cree usted que el diseño actual de la Av. 9 de Octubre sirve para mejorar las relaciones sociales y la calidad de vida?
2. ¿Cómo influye esta nueva época pandémica en los espacios públicos? ¿Pierden o cobran valor?
3. ¿Qué opina usted sobre la propuesta de peatonalizar la Av. 9 de Octubre por tramos, reducir carriles y dejar solo un carril emergente?
4. Si tuviera la oportunidad de participar en el rediseño de la Av. 9 de Octubre, ¿Cuál sería su estrategia principal?
5. ¿Qué opina usted de estos mercaditos temporales, cree que es una idea que debería plantearse como parte del diseño para ser parte del espacio público en esta avenida?

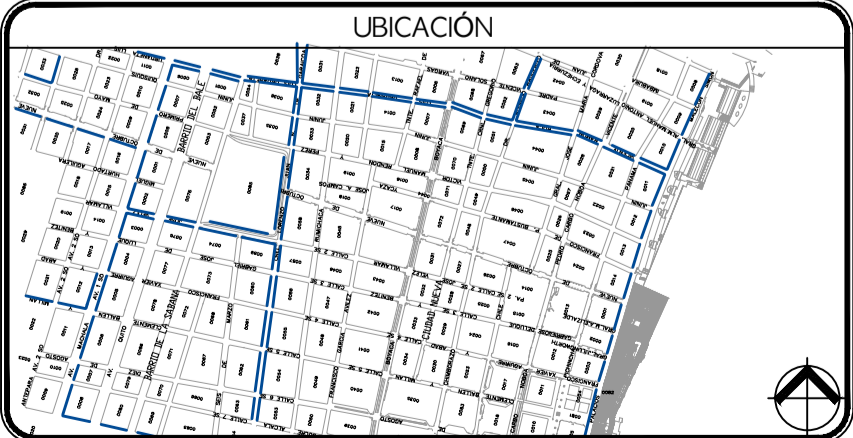


ÍNDICE DE PLANOS

Planta actual	85
Planta propuesta	86
Tramo 1	87
Tramo 2	88
Tramo 3	89
Tramo 4	90
Tramo 5	91
Detalle 1: Parqueo bicicletas	92
Detalle 2: Bandas podotáctiles	93
Detalle 3: Basureros	94
Detalle 4: Pisos	95
Detalle 5: Mobiliario tipo 1	96
Detalle 6: Mobiliario tipo 2	97
Detalle 7: Mobiliario tipo 3	98

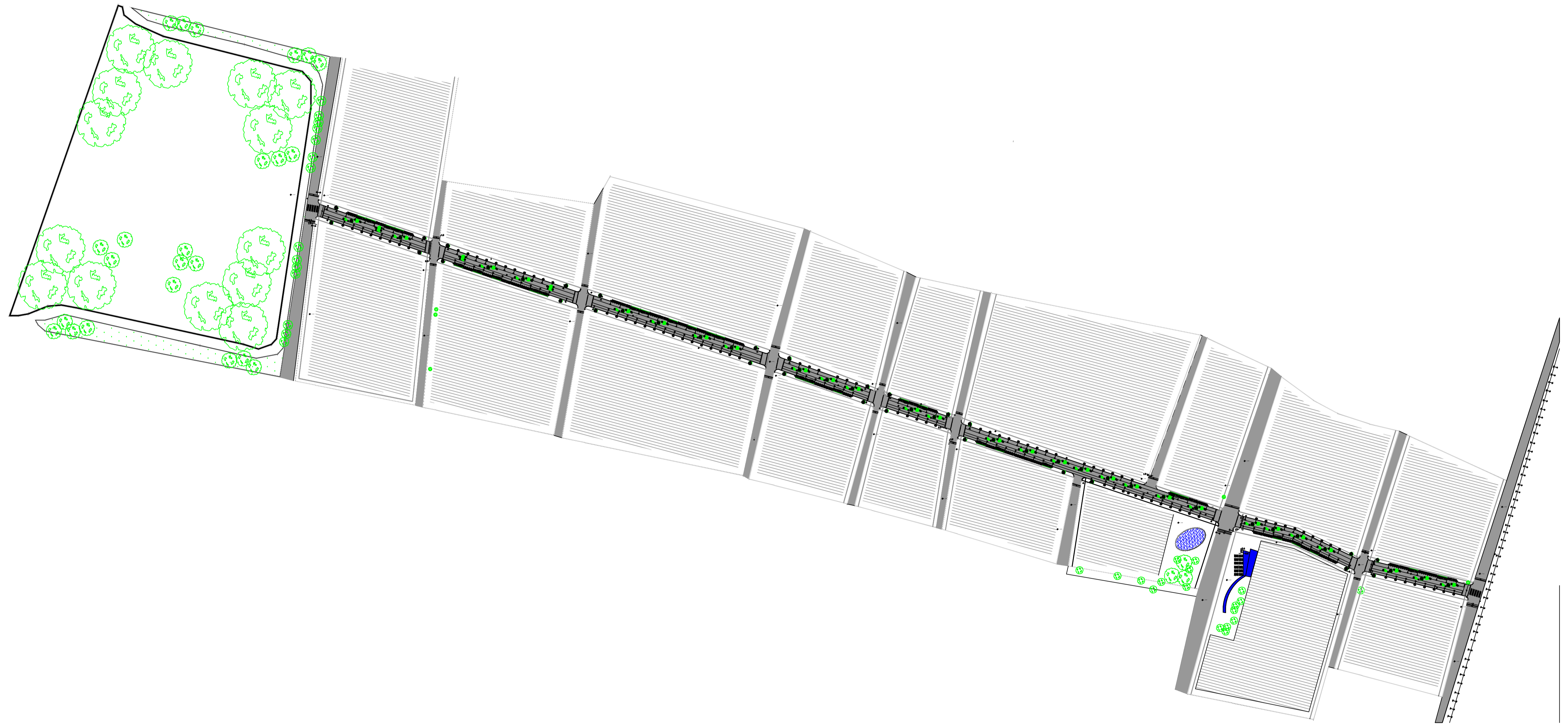


PROYECTO : PROPUESTA URBANA DE MEJORAMIENTO
 DE ESPACIOS PÚBLICOS
 EN LA AV. 9 DE OCTUBRE
 PROPIEDAD : GUARIN HENAO KAREIN NATALIA
 UBICACION : AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA CIUDAD
 DE GUAYAQUIL



LEYENDA	
BANCAS	
SEMÁFOROS	
LUMINARIA	
PASO CEBRA	
PALMERAS	
ÁRBOLES	

CONTENIDO:	
PLANO ACTUAL DE LA AV. 9 DE OCTUBRE	
ESCALA: 1:1500	FORMATO: A1
FECHA: DIC. 2021	
DOCENTE: ARQ. HIDALGO DANIELA	
PLANO # 1	2

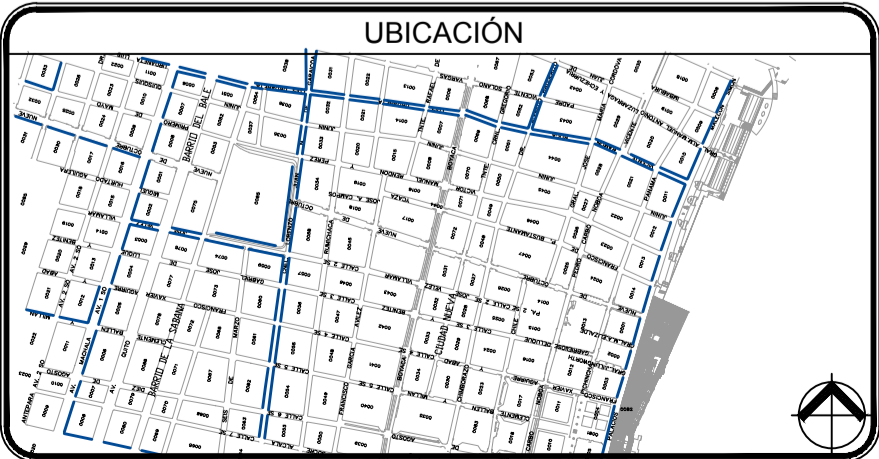


UEES

PROYECTO :
PROPUESTA URBANA DE MEJORAMIENTO DE ESPACIOS PÚBLICOS EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD :
 GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

UBICACIÓN :
 AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA CIUDAD DE GYE



LEYENDA

BOLARDOS	••••	PARQUEOS	[Symbol]
BANCAS	[Symbol]	MOBILIARIO T1	[Symbol]
SEMÁFOROS	[Symbol]	MOBILIARIO T2	[Symbol]
LUMINARIA	[Symbol]	MOBILIARIO T3	[Symbol]
PASO CEBRA	[Symbol]	CICLOVÍA	[Symbol]
PALMERAS	[Symbol]	ELEVACIÓN	[Symbol]
ÁRBOLES	[Symbol]	BANDA PODOTÁCTIL	[Symbol]

CONTENIDO:

PLANO PROPUESTA DE LA AV. 9 DE OCTUBRE	
ESCALA	1:1500
FORMATO	A1
FECHA:	DIC. 2021
DOCENTE:	ARQ. HIDALGO DANIELA
PLANO #	2
	14

UBICACIÓN:



PROYECTO:

PROPUESTA URBANA
DE MEJORAMIENTO
DE ESPACIOS PÚBLICOS
EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD:

GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

UBICACIÓN:

AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA
CIUDAD DE GUAYAQUIL

CONTENIDO:

TRAMO 1

FECHA:

DIC. 2021

FORMATO:

A2

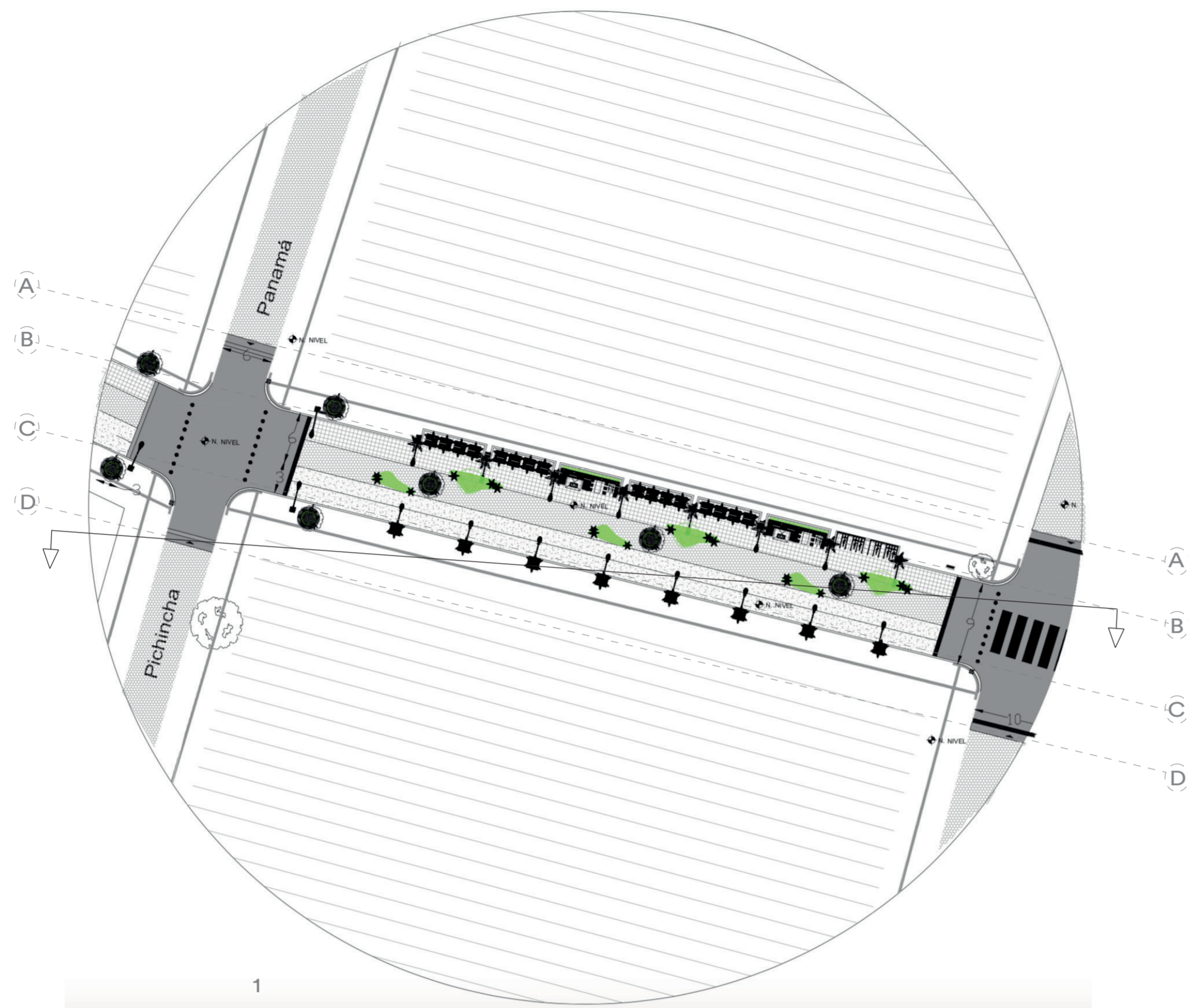
DOCENTE:

ARQ. HIDALGO DANIELA

PLANO:

3

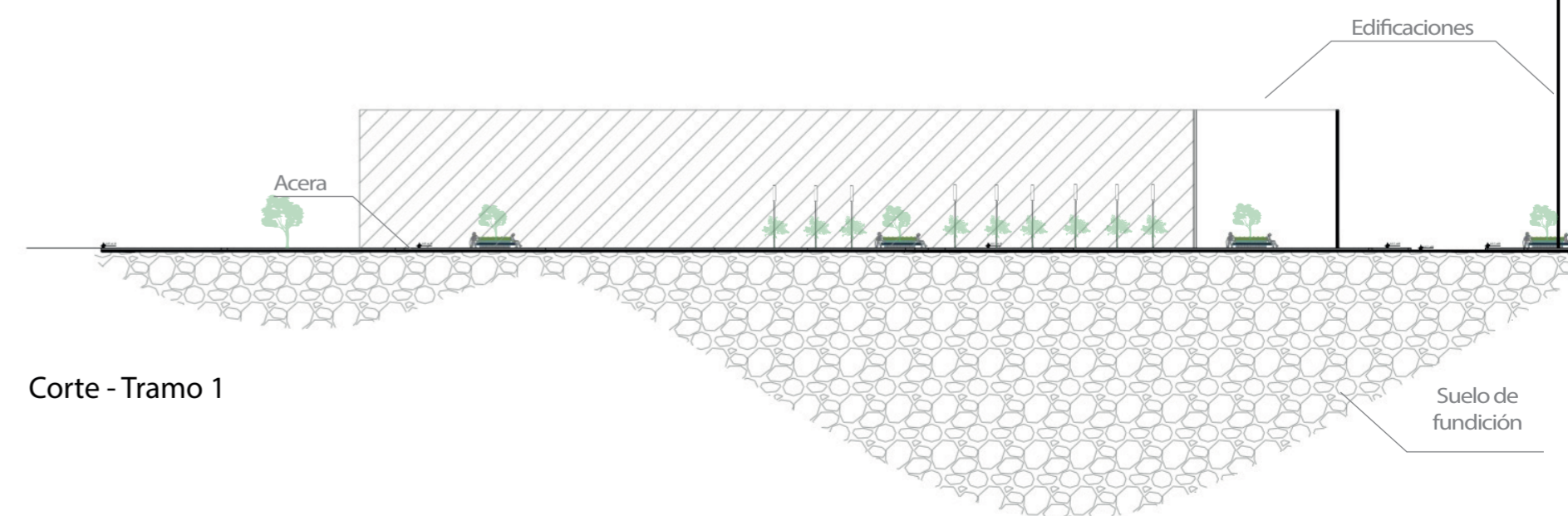
14



Alzado - Tramo 1



Corte - Tramo 1



UBICACIÓN:



PROYECTO:

PROPUESTA URBANA
DE MEJORAMIENTO
DE ESPACIOS PÚBLICOS
EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD:

GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

UBICACIÓN:

AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA
CIUDAD DE GUAYAQUIL

CONTENIDO:

TRAMO 2

FECHA:

DIC. 2021

FORMATO:

A2

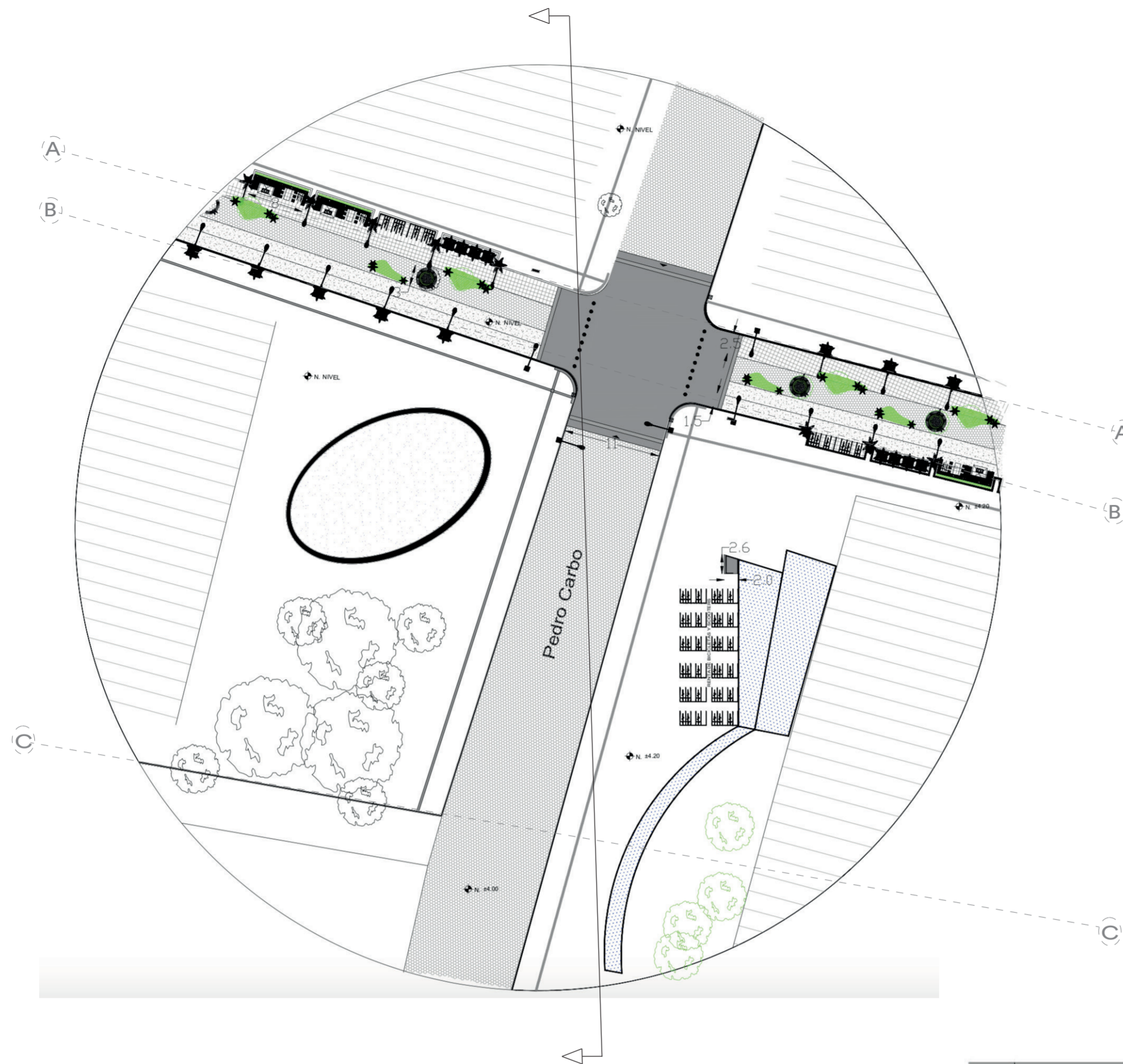
DOCENTE:

ARQ. HIDALGO DANIELA

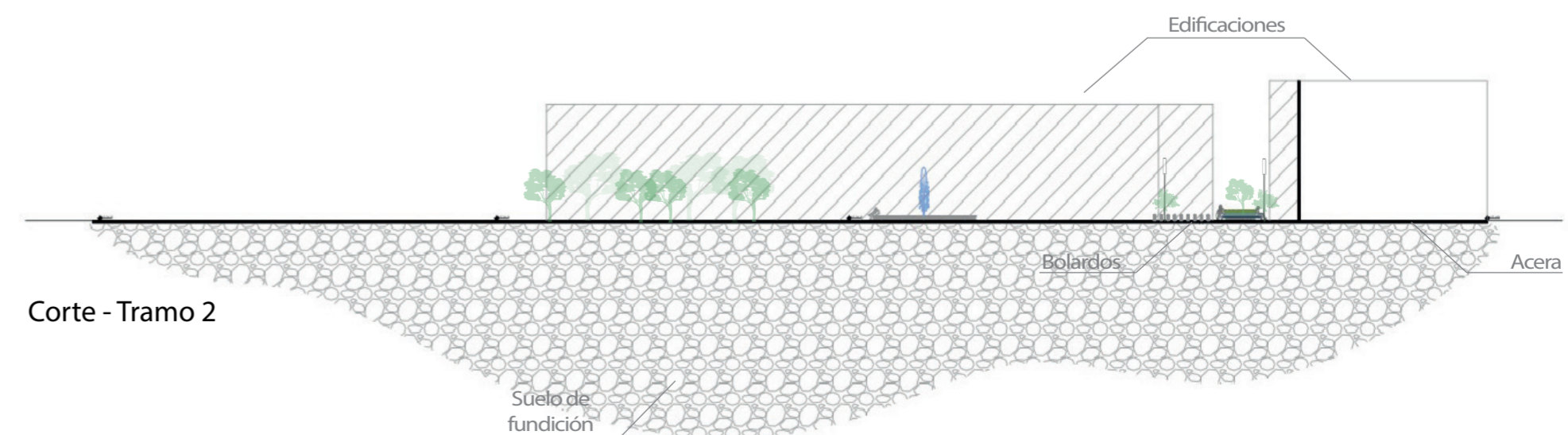
PLANO:

4

14



Alzado - Tramo 2



Corte - Tramo 2

UBICACIÓN:



PROYECTO:

PROPUESTA URBANA
DE MEJORAMIENTO
DE ESPACIOS PÚBLICOS
EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD:

GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

UBICACIÓN:

AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA
CIUDAD DE GUAYAQUIL

CONTENIDO:

TRAMO 3

FECHA:

DIC. 2021

FORMATO:

A2

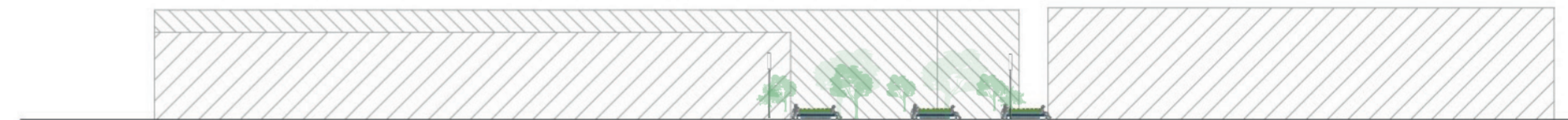
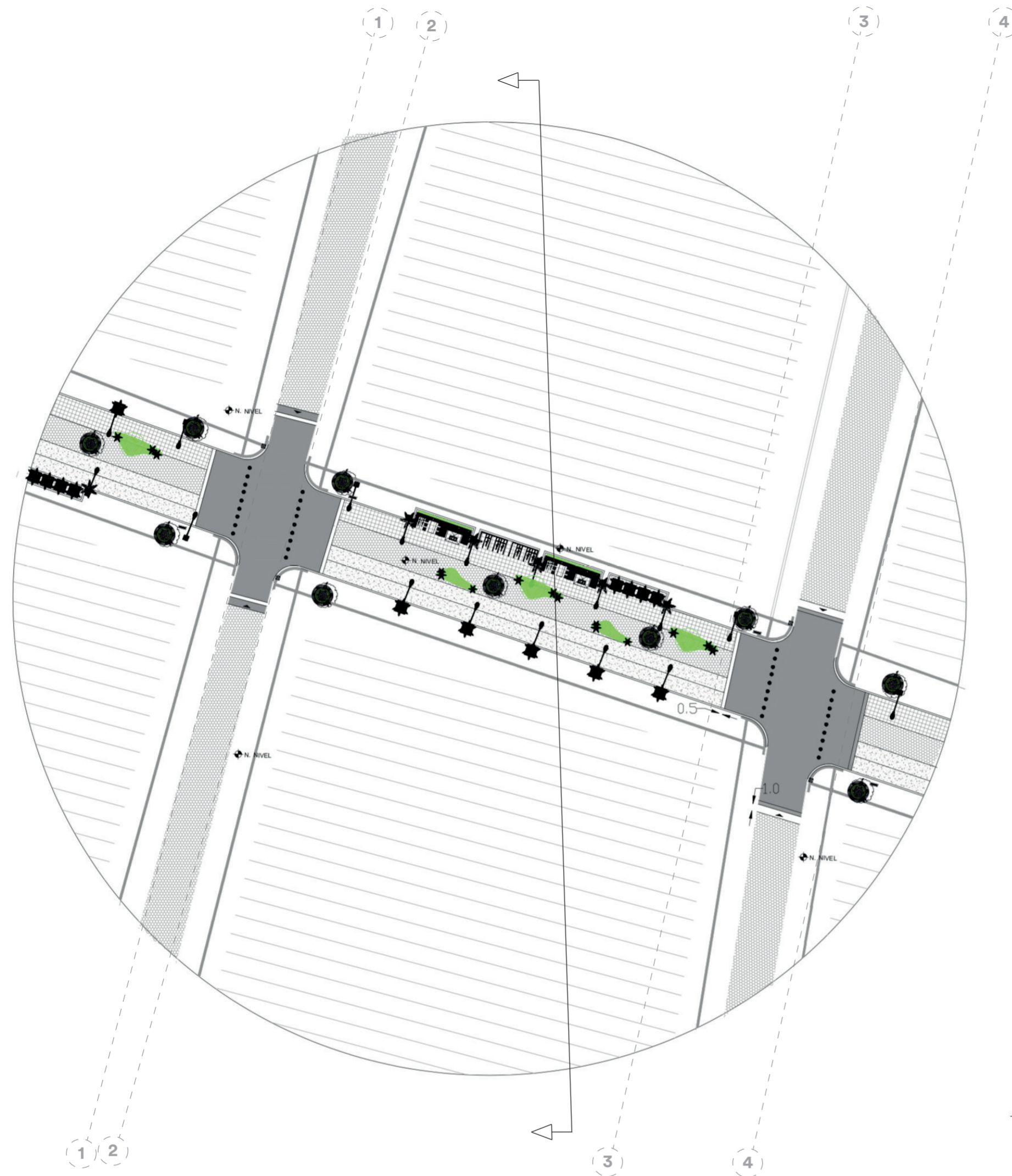
DOCENTE:

ARQ. HIDALGO DANIELA

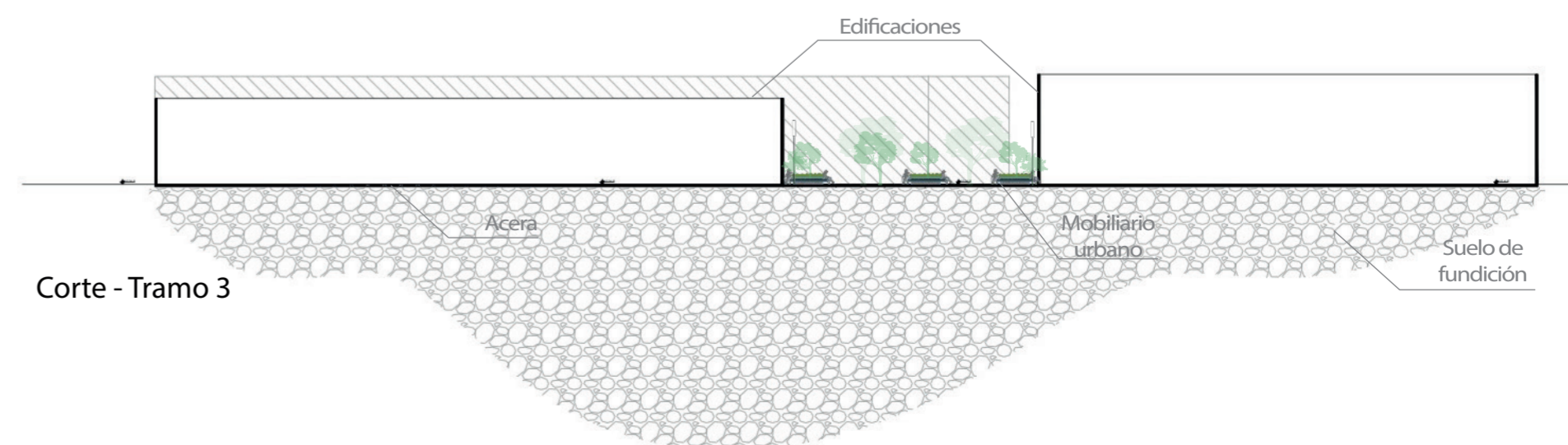
PLANO:

5

14



Alzado - Tramo 3



Corte - Tramo 3

UBICACIÓN:



PROYECTO:

PROPUESTA URBANA
DE MEJORAMIENTO
DE ESPACIOS PÚBLICOS
EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD:

GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

UBICACIÓN:

AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA
CIUDAD DE GUAYAQUIL

CONTENIDO:

TRAMO 4

FECHA: FORMATO:

DIC. 2021

A2

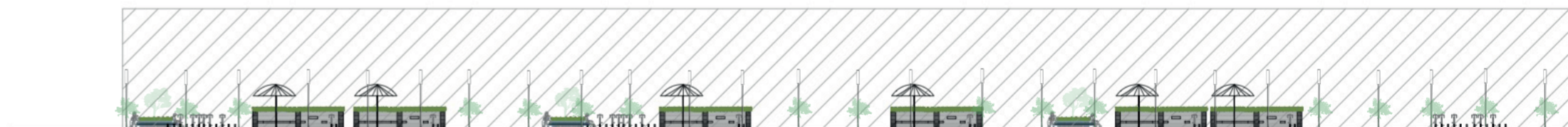
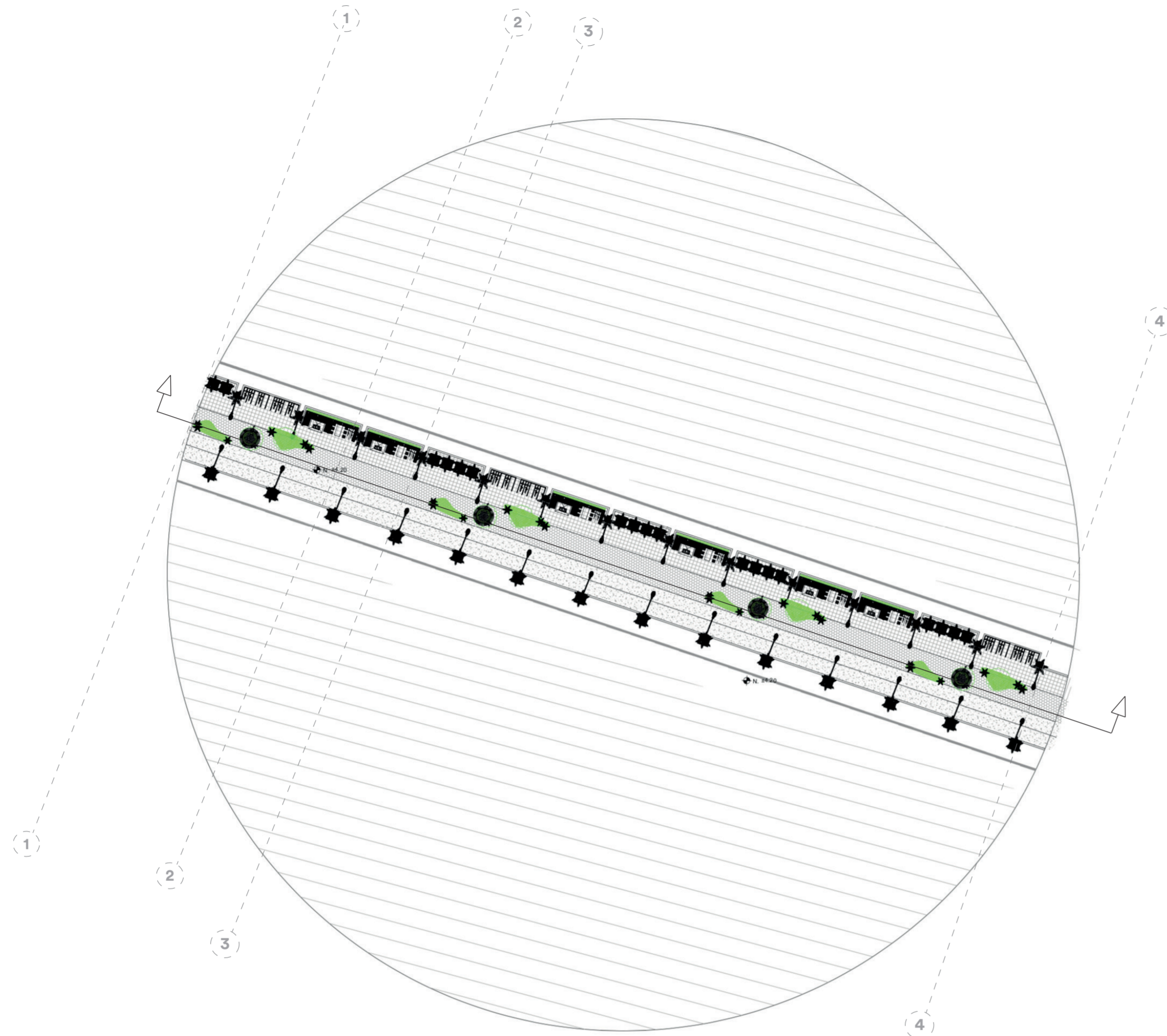
DOCENTE:

ARQ. HIDALGO DANIELA

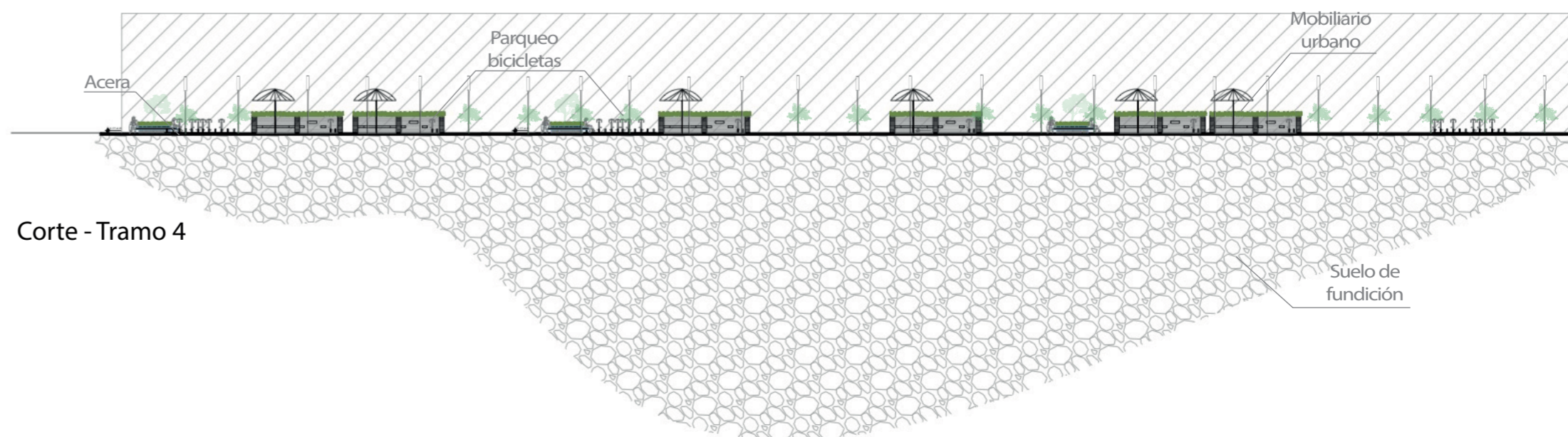
PLANO:

6

14

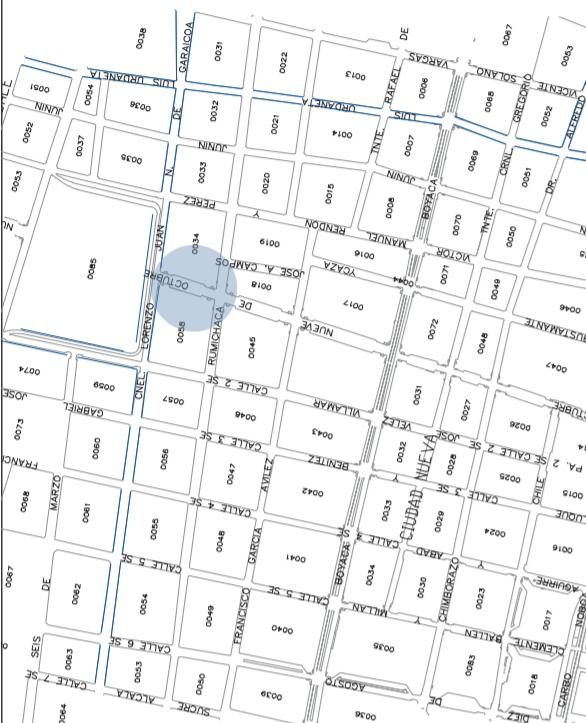


Alzado - Tramo 4



Corte - Tramo 4

UBICACIÓN:



PROYECTO:

PROPUESTA URBANA
DE MEJORAMIENTO
DE ESPACIOS PÚBLICOS
EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD:

GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

UBICACIÓN:

AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA
CIUDAD DE GUAYAQUIL

CONTENIDO:

TRAMO 5

FECHA:

DIC. 2021

FORMATO:

A2

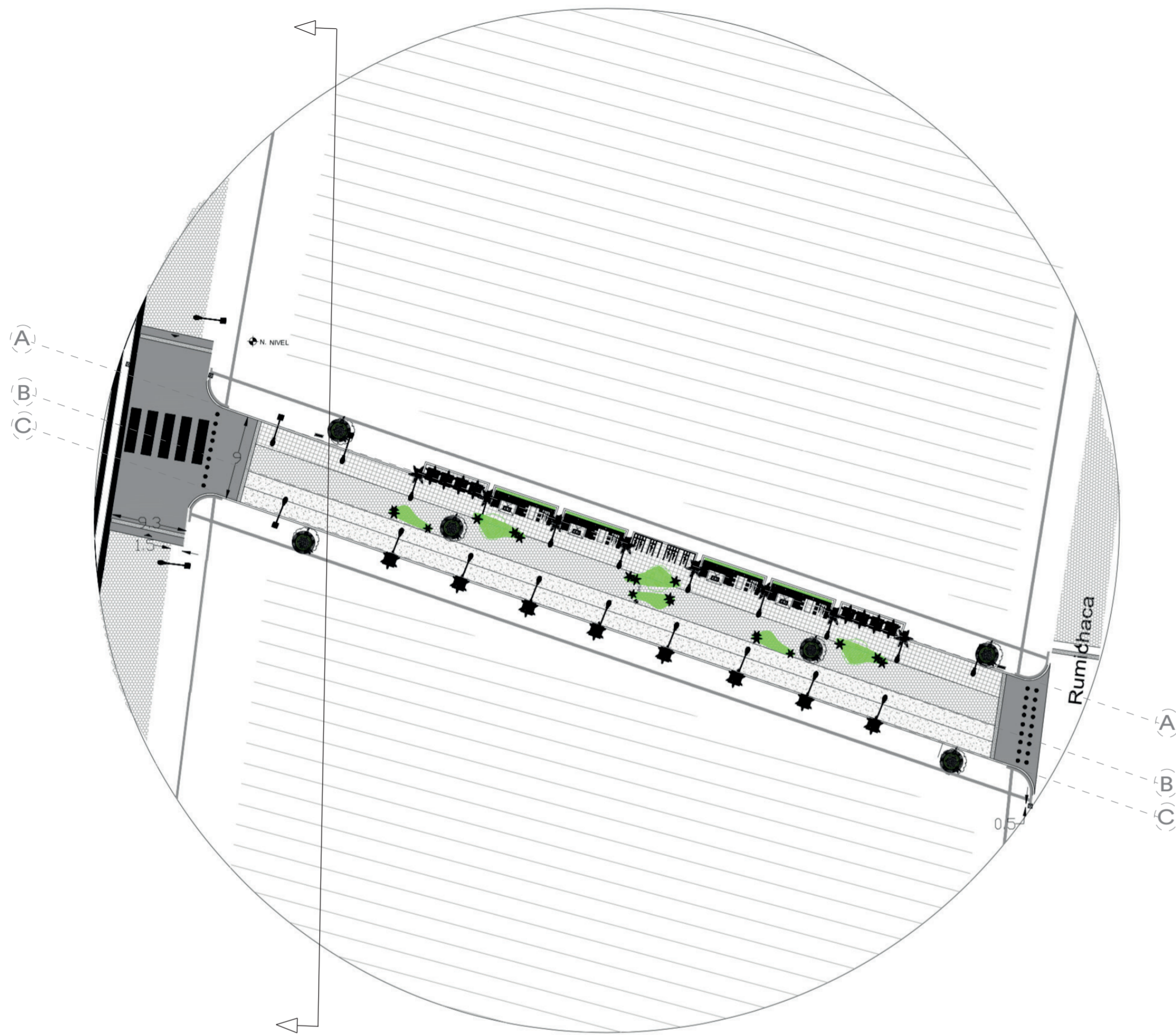
DOCENTE:

ARQ. HIDALGO DANIELA

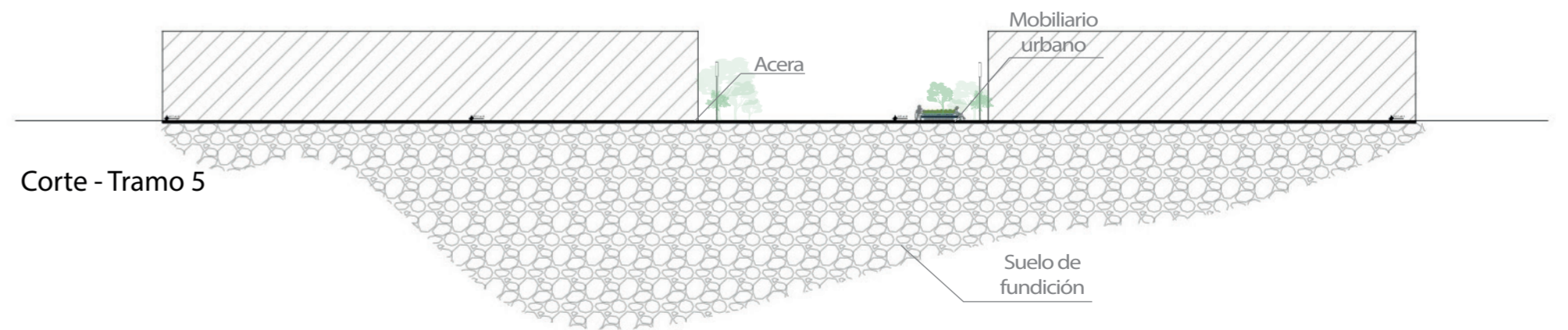
PLANO:

7

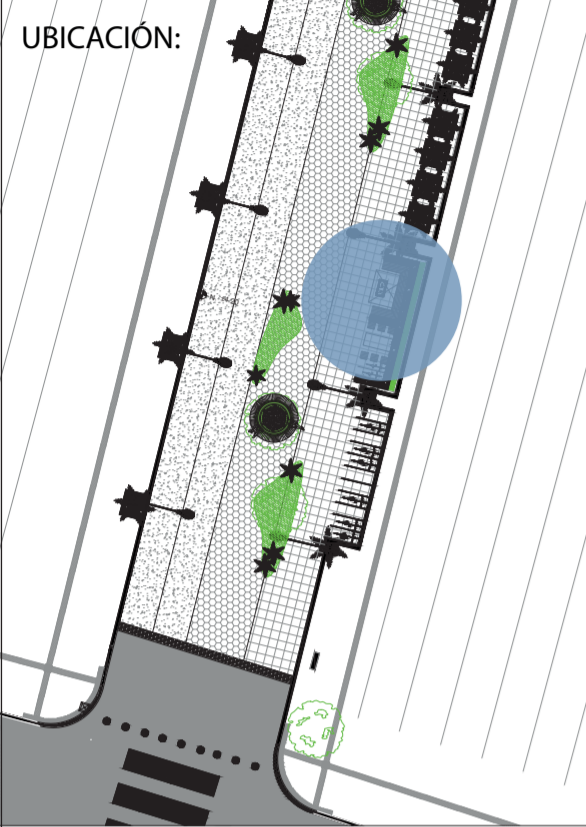
14



Alzado - Tramo 5



Corte - Tramo 5



PROYECTO:
PROPUESTA URBANA DE MEJORAMIENTO DE ESPACIOS PÚBLICOS EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD:
GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

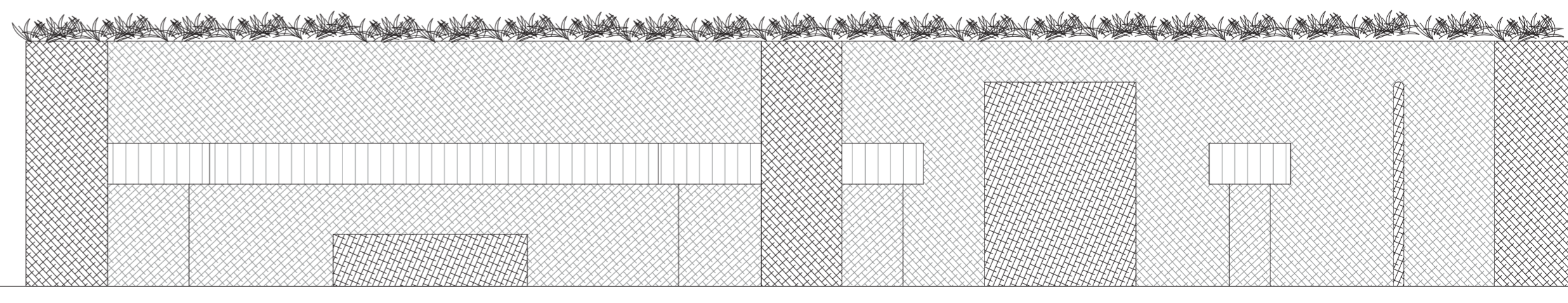
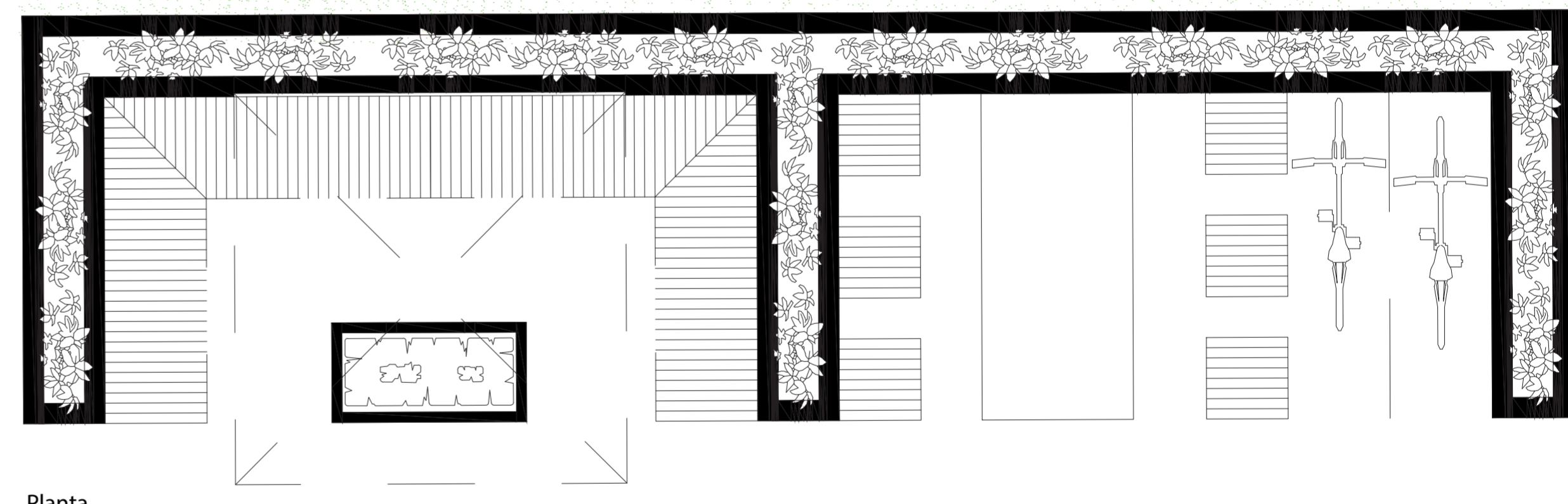
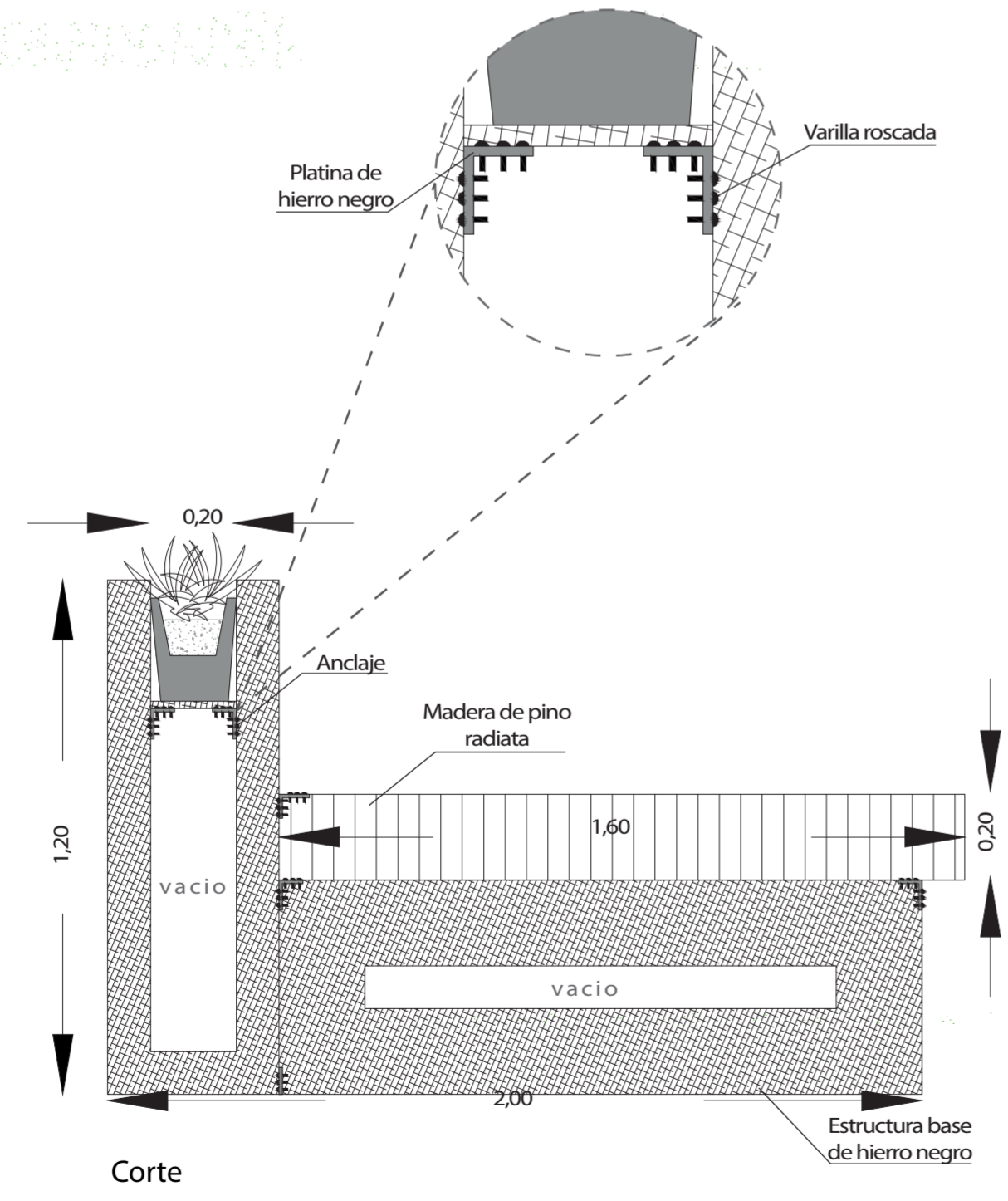
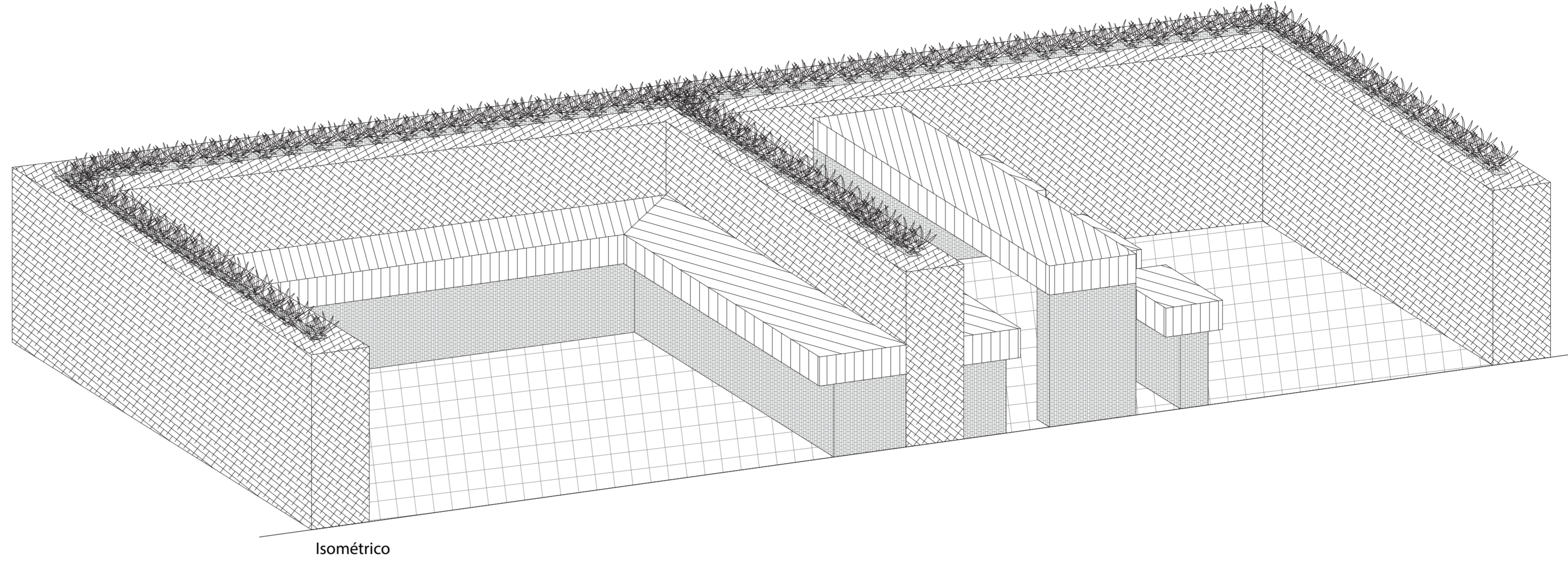
UBICACIÓN:
AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL

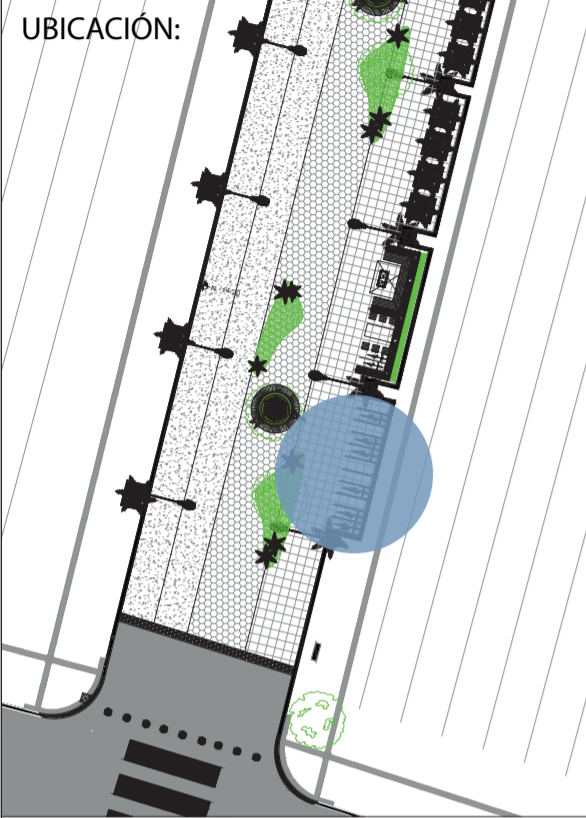
CONTENIDO:
DETALLE 5: Mobiliario tipo 1

FECHA: **DIC. 2021**
 FORMATO: **A2**

DOCENTE:
ARQ. HIDALGO DANIELA

PLANO:
12 14





PROYECTO:
PROPUESTA URBANA DE MEJORAMIENTO DE ESPACIOS PÚBLICOS EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD:
GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

UBICACIÓN:
AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL

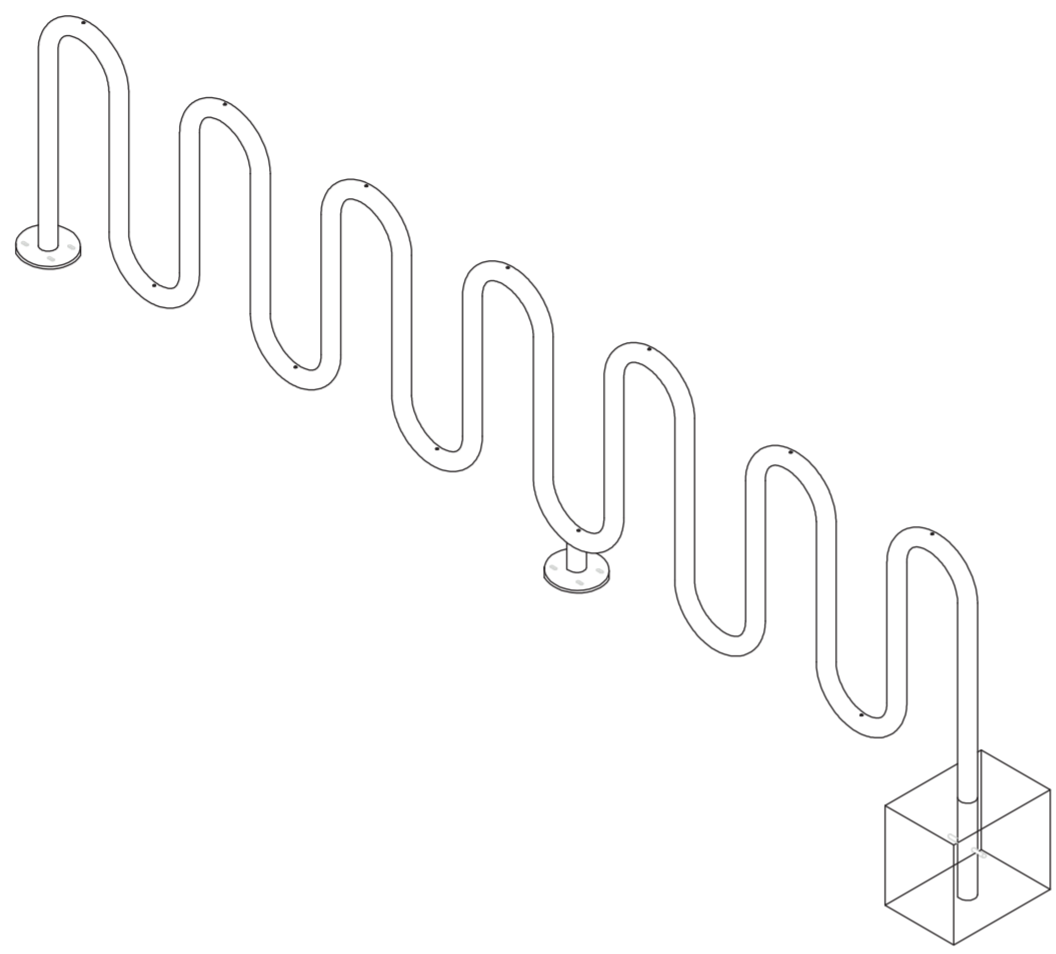
CONTENIDO:
DETALLE 1: Parqueo de bicicletas

FECHA: **DIC. 2021** FORMATO: **A2**

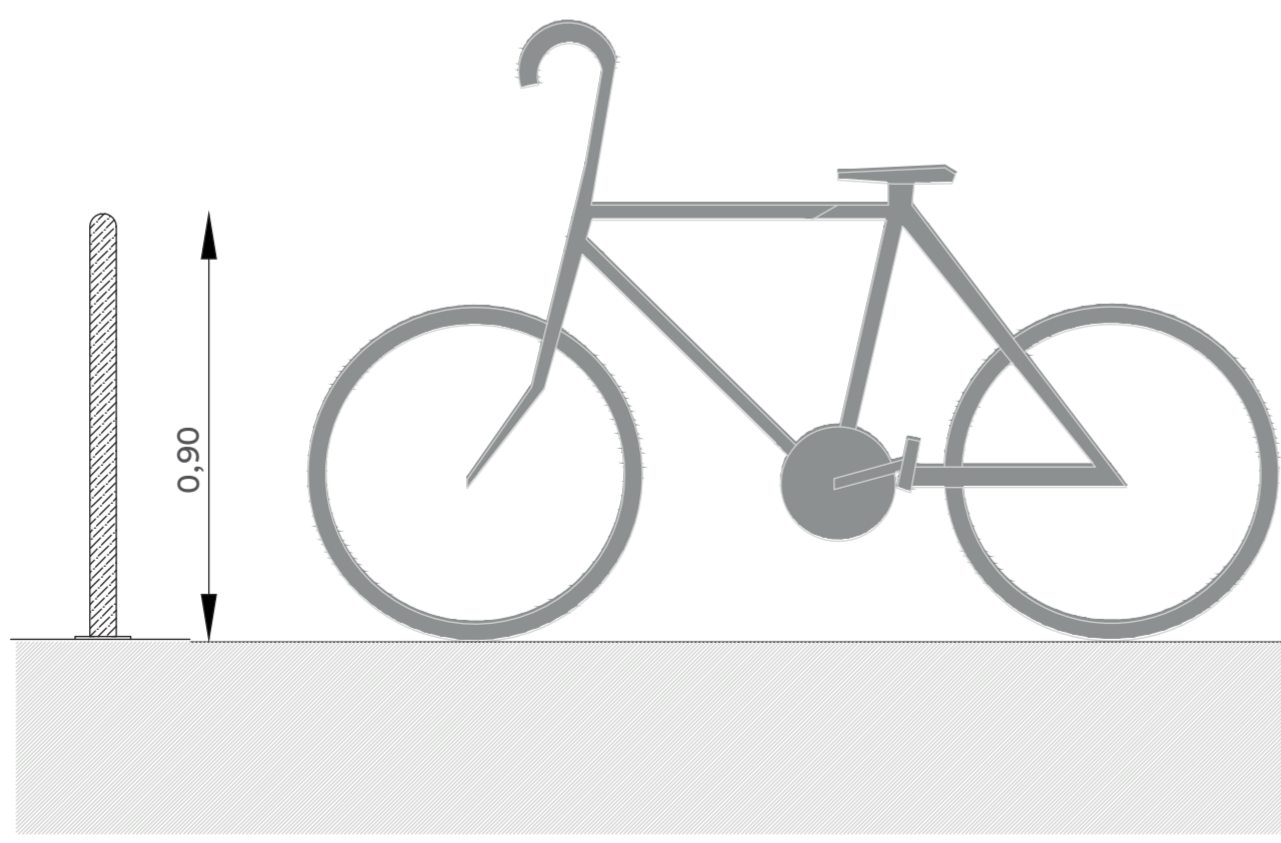
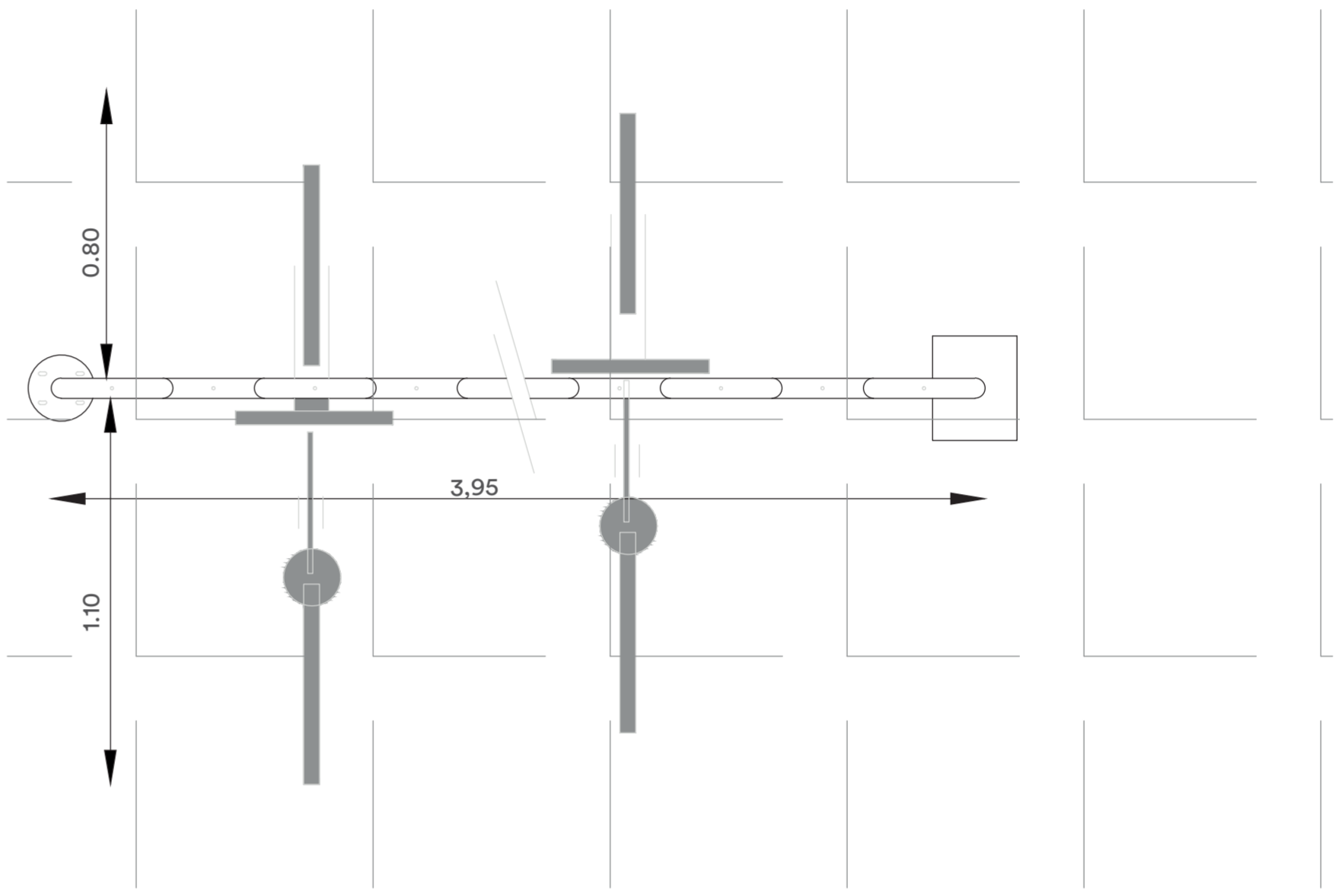
DOCENTE:
ARQ. HIDALGO DANIELA

PLANO:
8 14

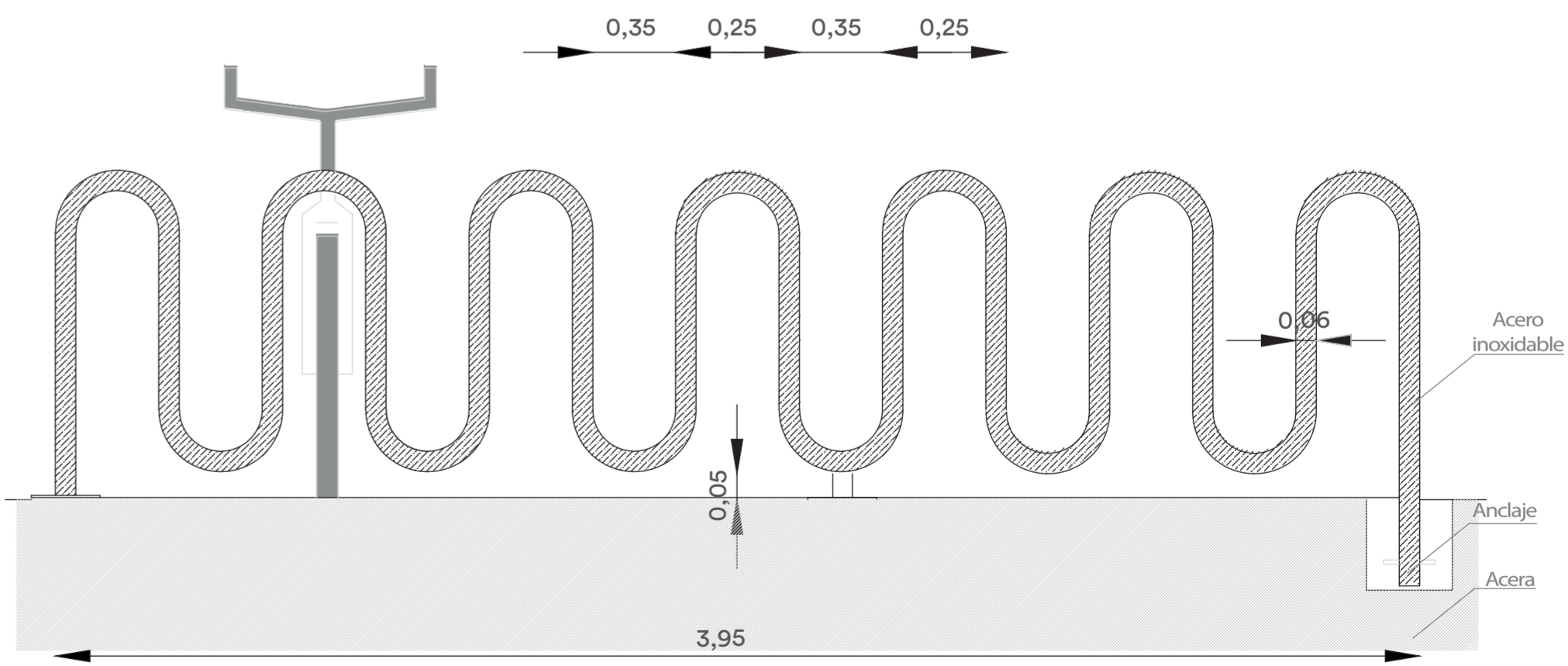
Isométrica



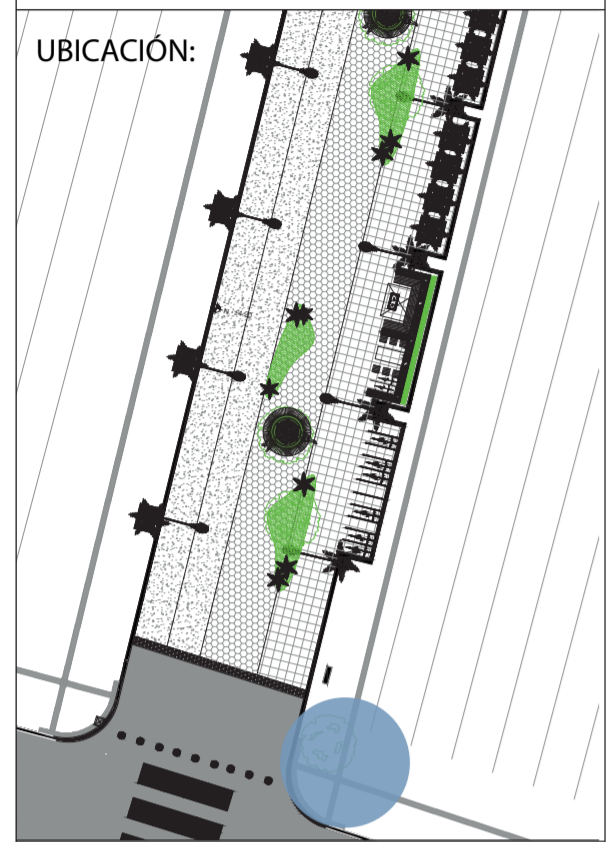
Planta



Alzado lateral



Alzado frontal



PROYECTO:

PROPUESTA URBANA
DE MEJORAMIENTO
DE ESPACIOS PÚBLICOS
EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD:

GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

UBICACIÓN:

AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA
CIUDAD DE GUAYAQUIL

CONTENIDO:

DETALLE 2:
Tipo de bandas podotáctiles

FECHA: DIC. 2021 FORMATO: **A2**

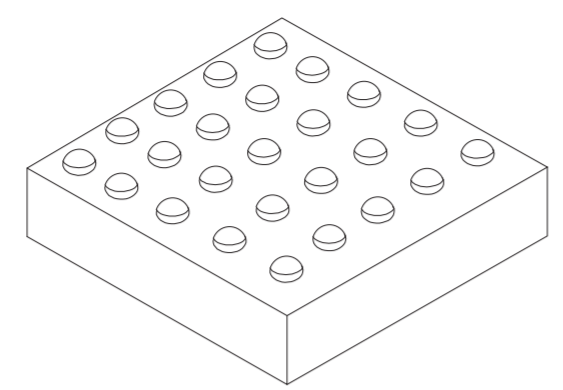
DOCENTE:

ARQ. HIDALGO DANIELA

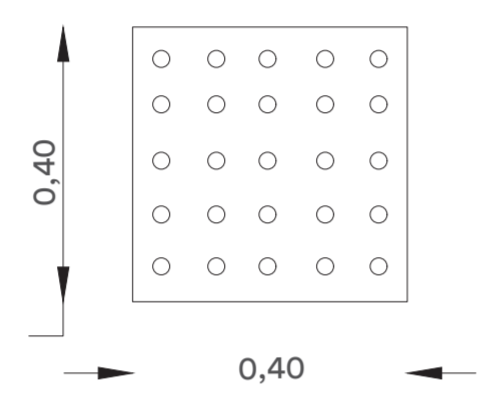
PLANO:

9 **14**

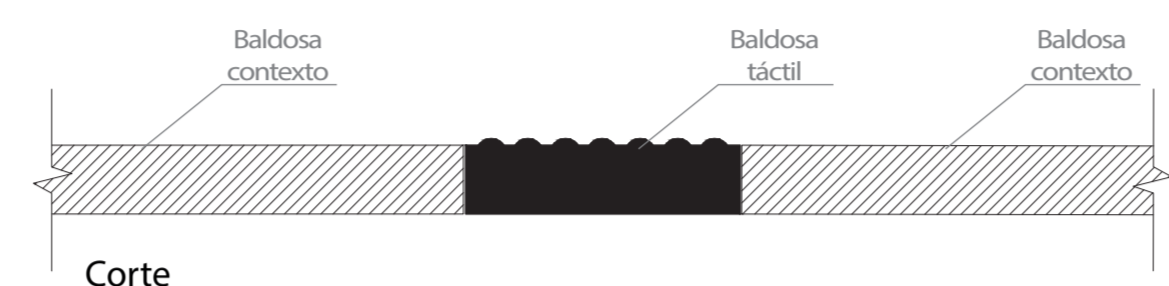
1. BANDA PODOTÁCTIL PARA CAMBIO DE DIRECCIÓN



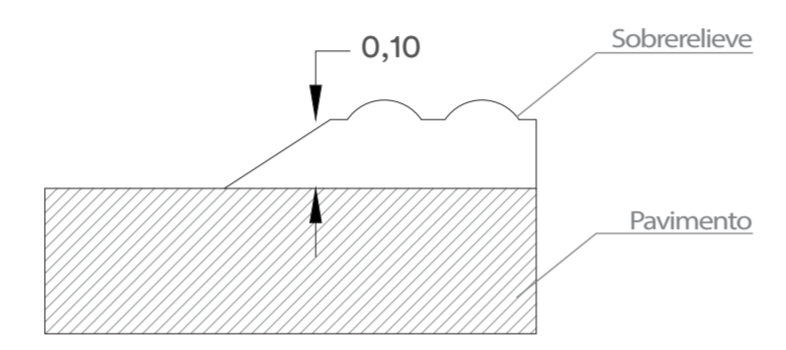
Isométrica



Planta

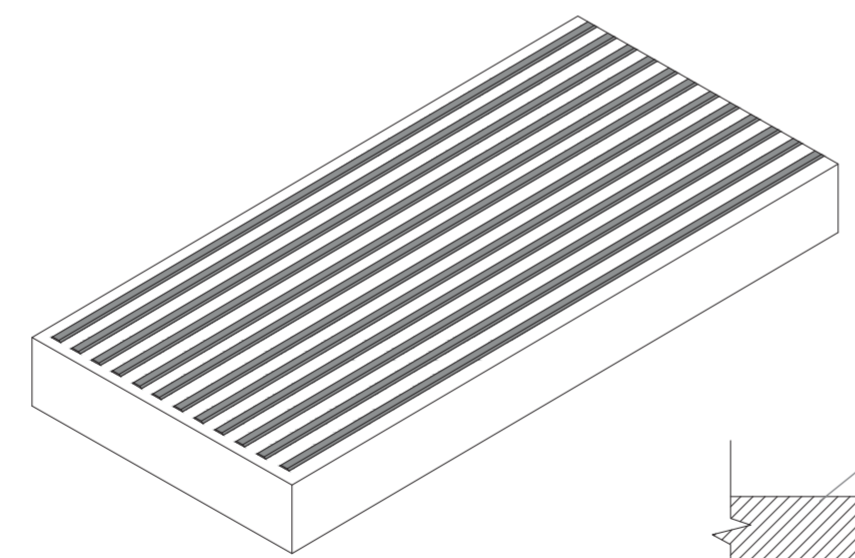


Corte



Sobrerrelieve

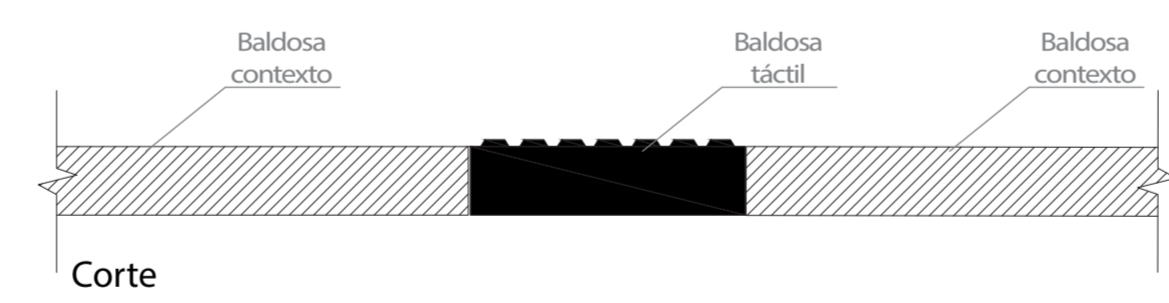
2. BANDA PODOTÁCTIL DE MOVIMIENTO RECTO



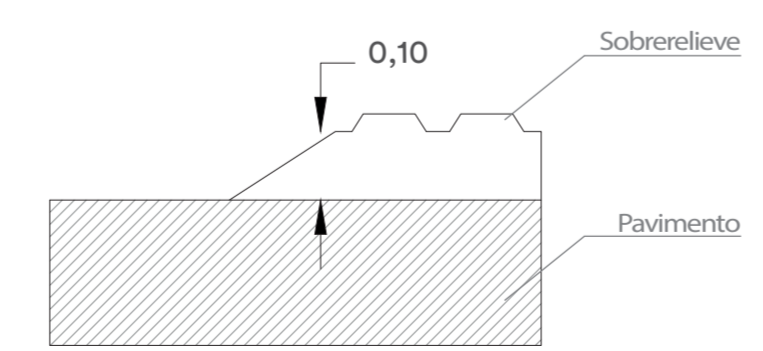
Isométrica



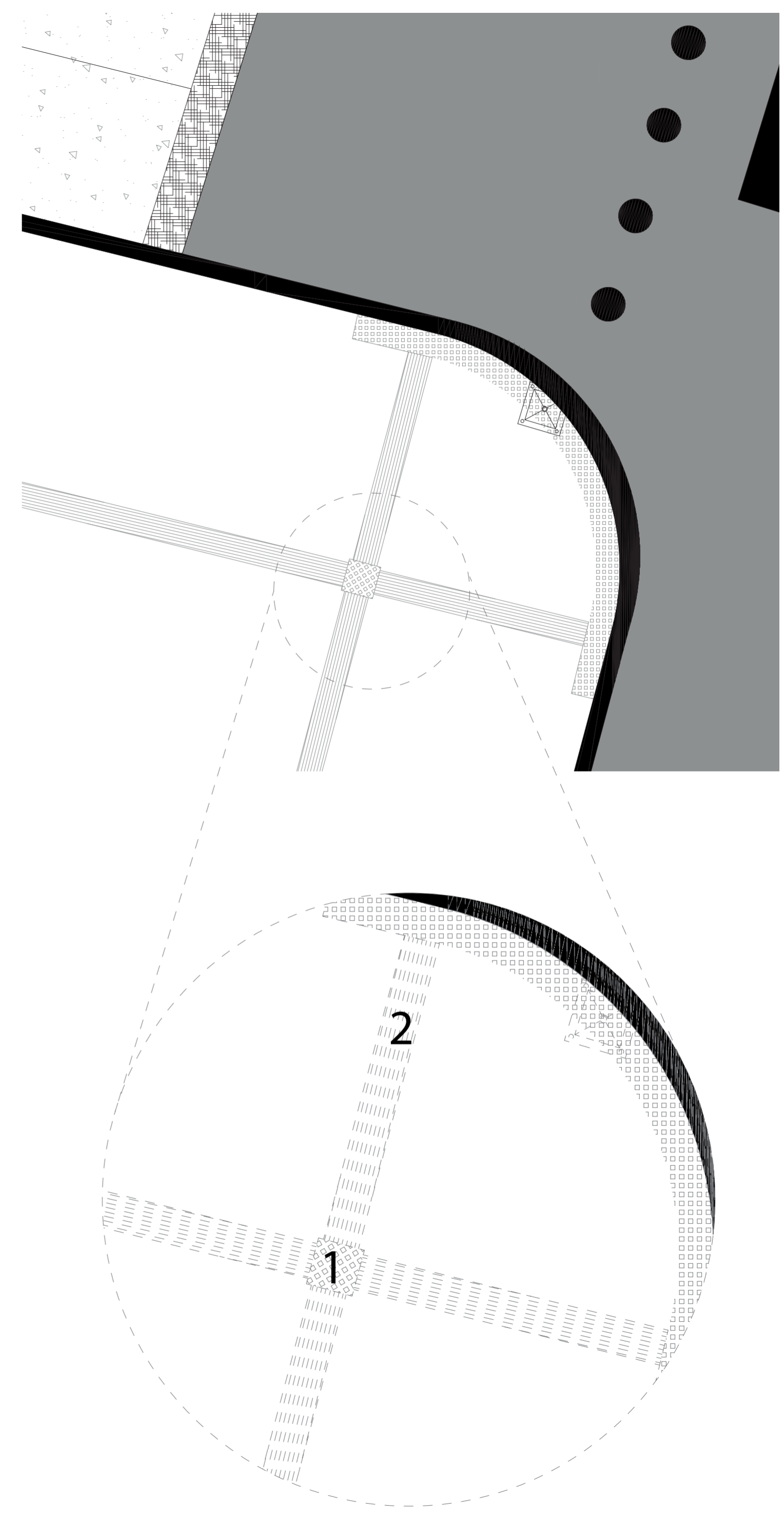
Planta



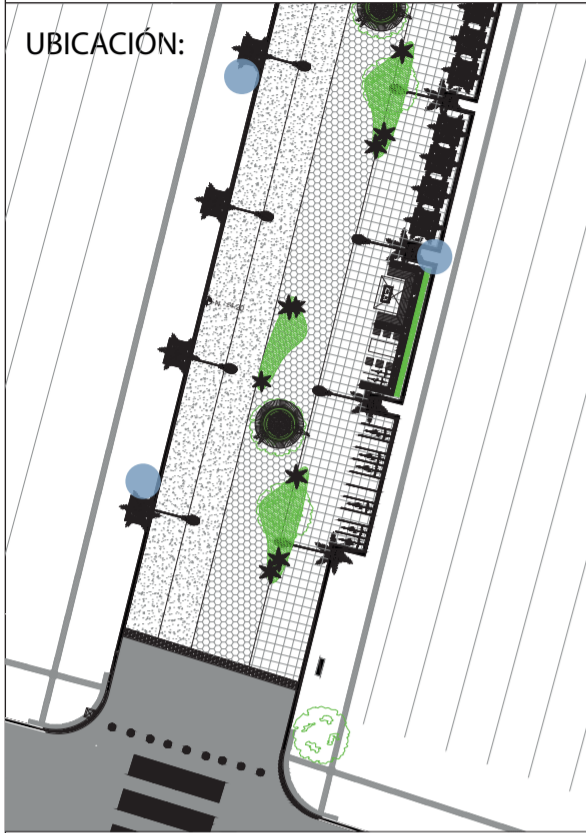
Corte



Sobrerrelieve



UBICACIÓN:



PROYECTO:

PROPUESTA URBANA
DE MEJORAMIENTO
DE ESPACIOS PÚBLICOS
EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD:

GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

UBICACIÓN:

AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA
CIUDAD DE GUAYAQUIL

CONTENIDO:

DETALLE 3:
Basurero

FECHA:

DIC. 2021

FORMATO:

A2

DOCENTE:

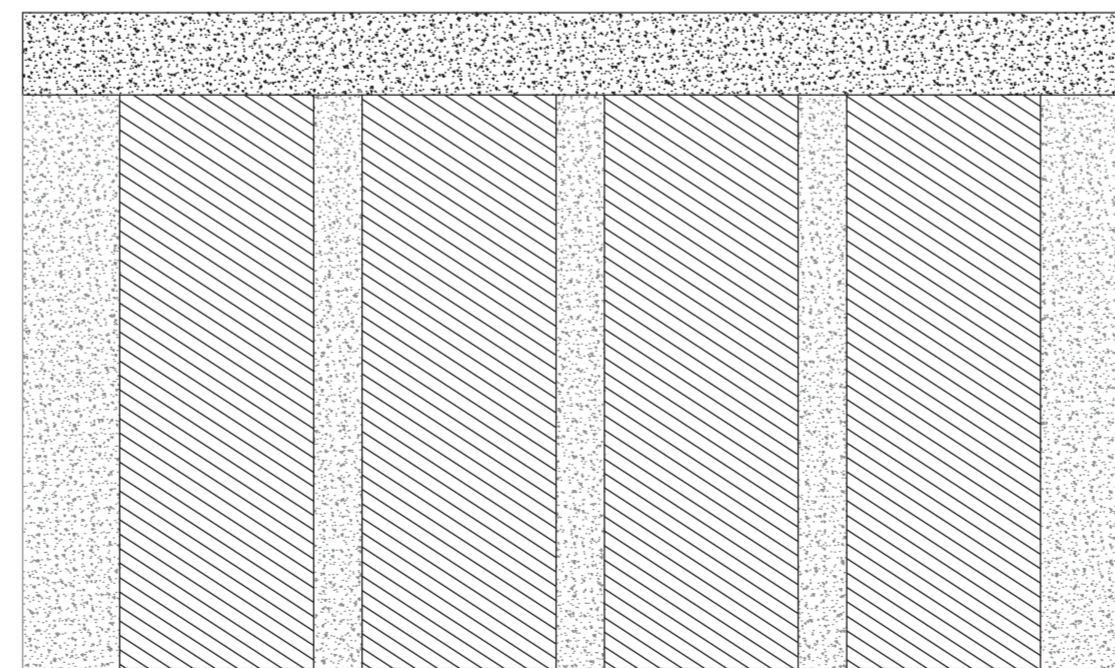
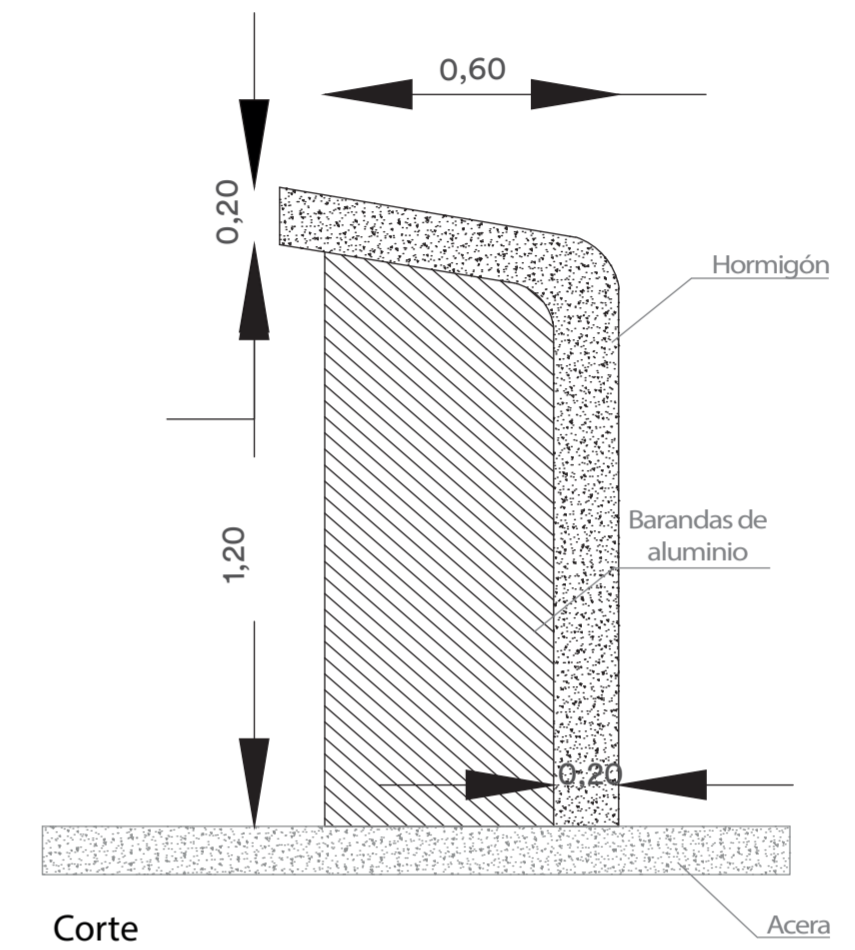
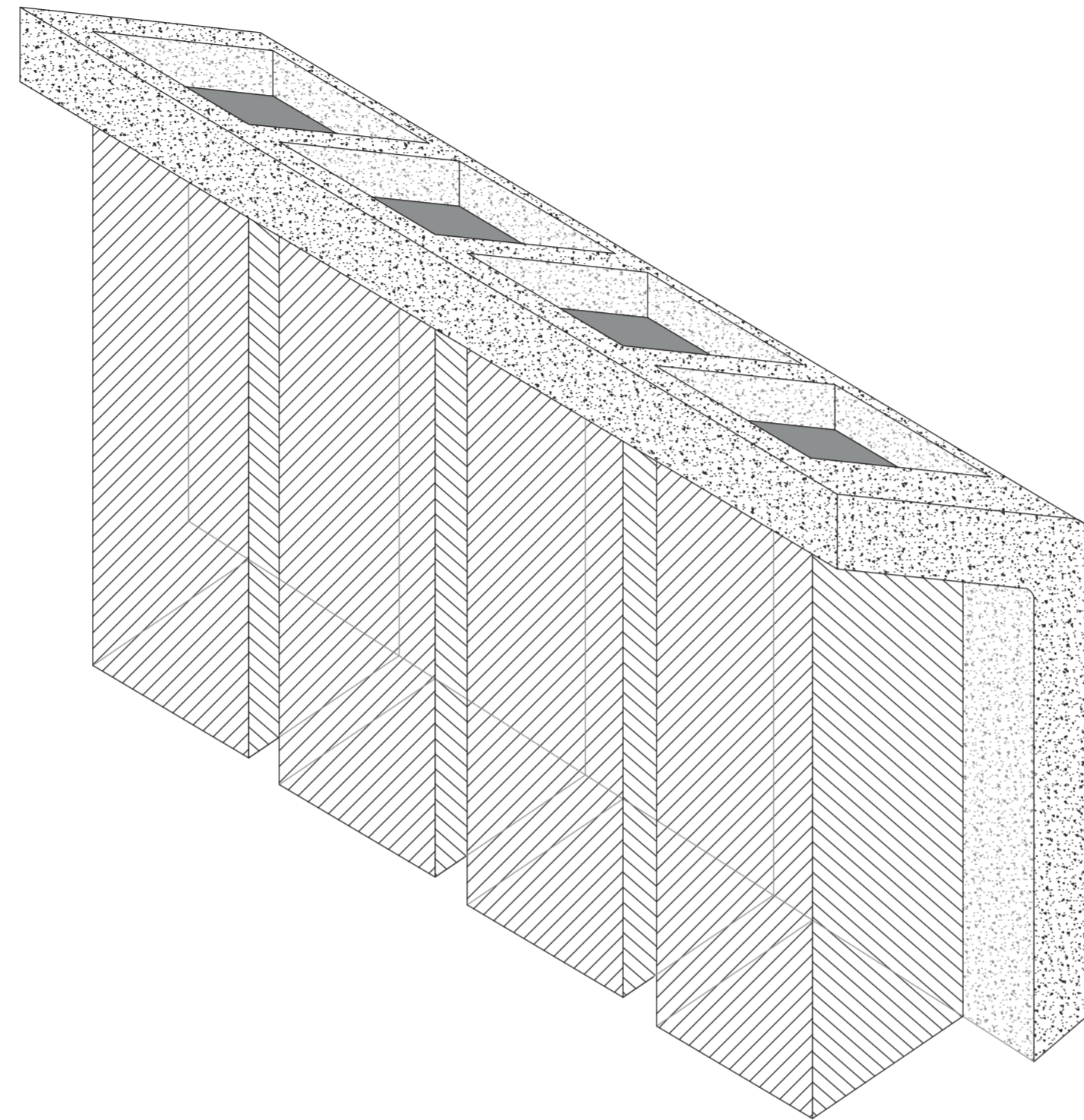
ARQ. HIDALGO DANIELA

PLANO:

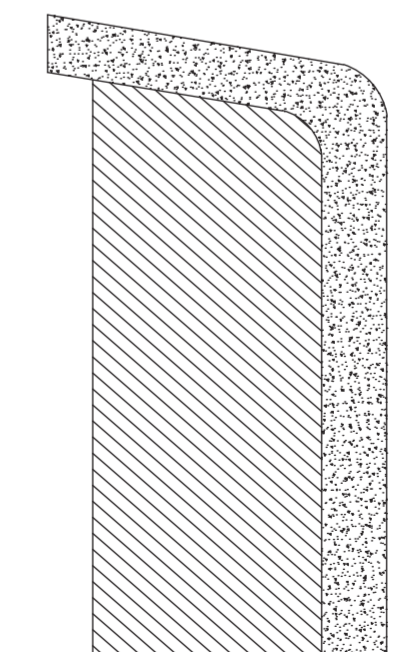
10

14

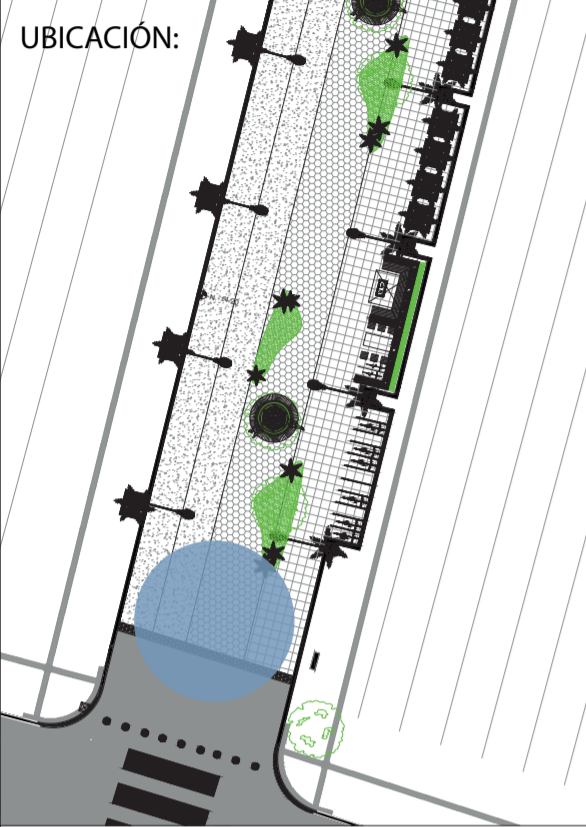
Isométrica



Planta



Alzado lateral



PROYECTO:

PROPUESTA URBANA
DE MEJORAMIENTO
DE ESPACIOS PÚBLICOS
EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD:

GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

UBICACIÓN:

AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA
CIUDAD DE GUAYAQUIL

CONTENIDO:

DETALLE 4:
Tipos de piso

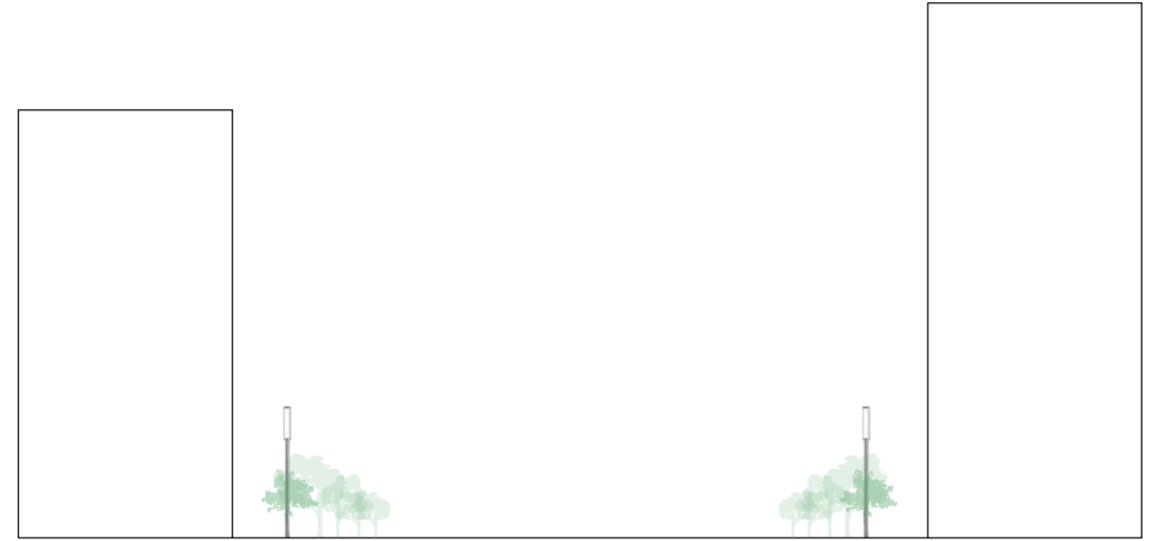
FECHA:	FORMATO:
DIC. 2021	A2

DOCENTE:

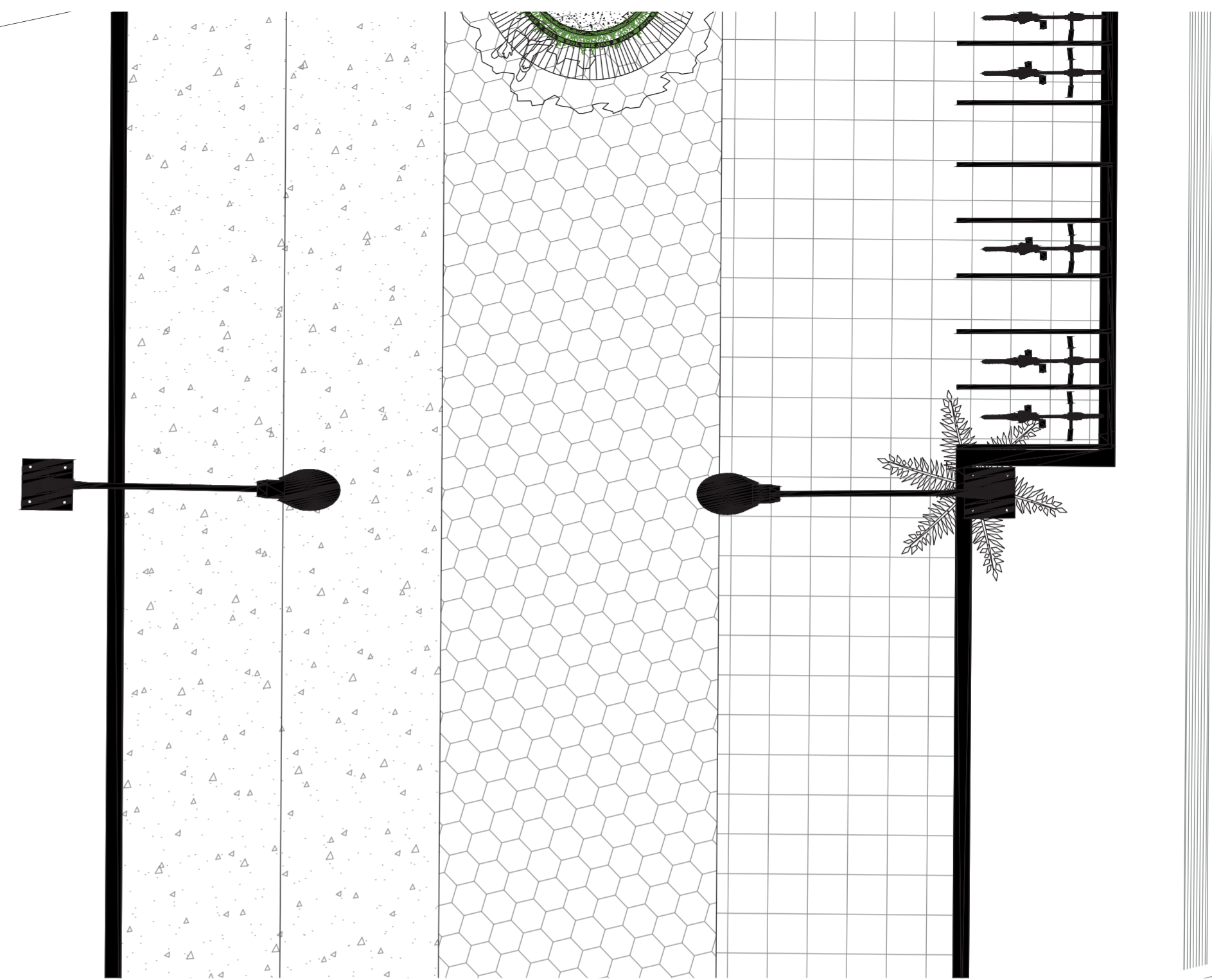
ARQ. HIDALGO DANIELA

PLANO:

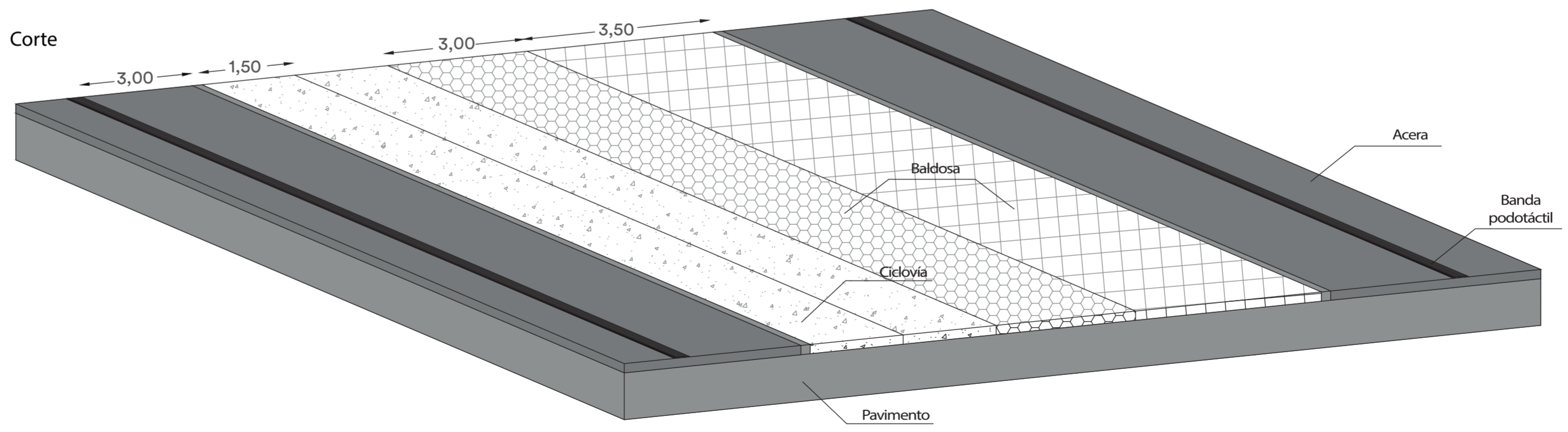
11 **14**



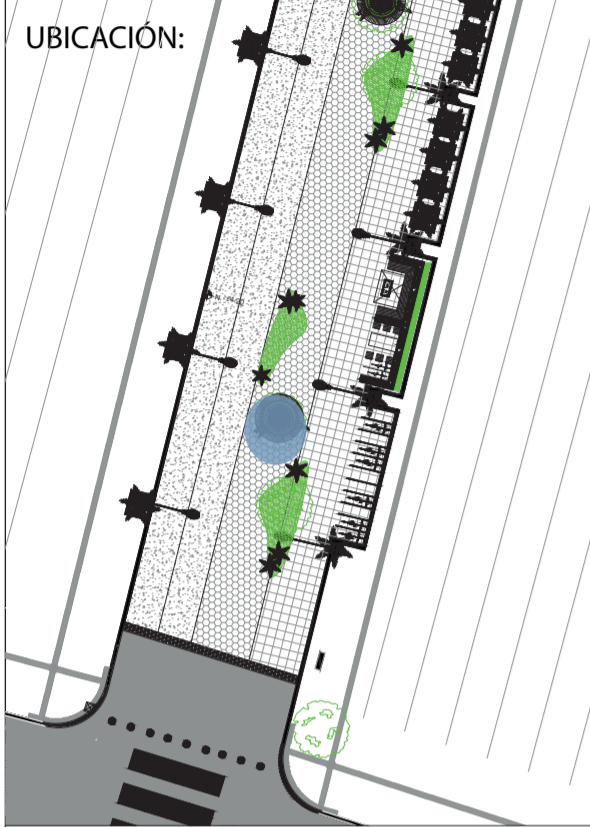
Alzado lateral



Planta



Corte



PROYECTO:
PROPUESTA URBANA DE MEJORAMIENTO DE ESPACIOS PÚBLICOS EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD:
GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

UBICACIÓN:
AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL

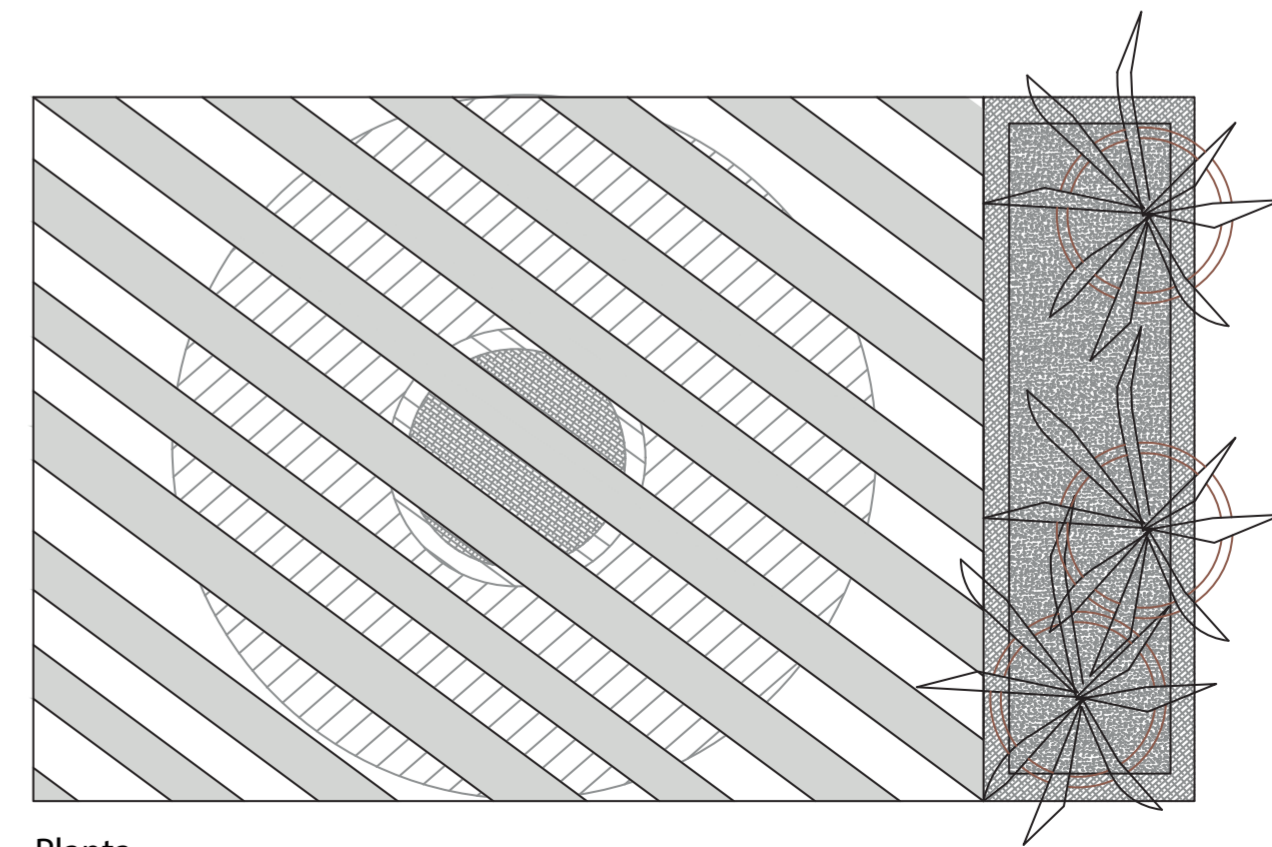
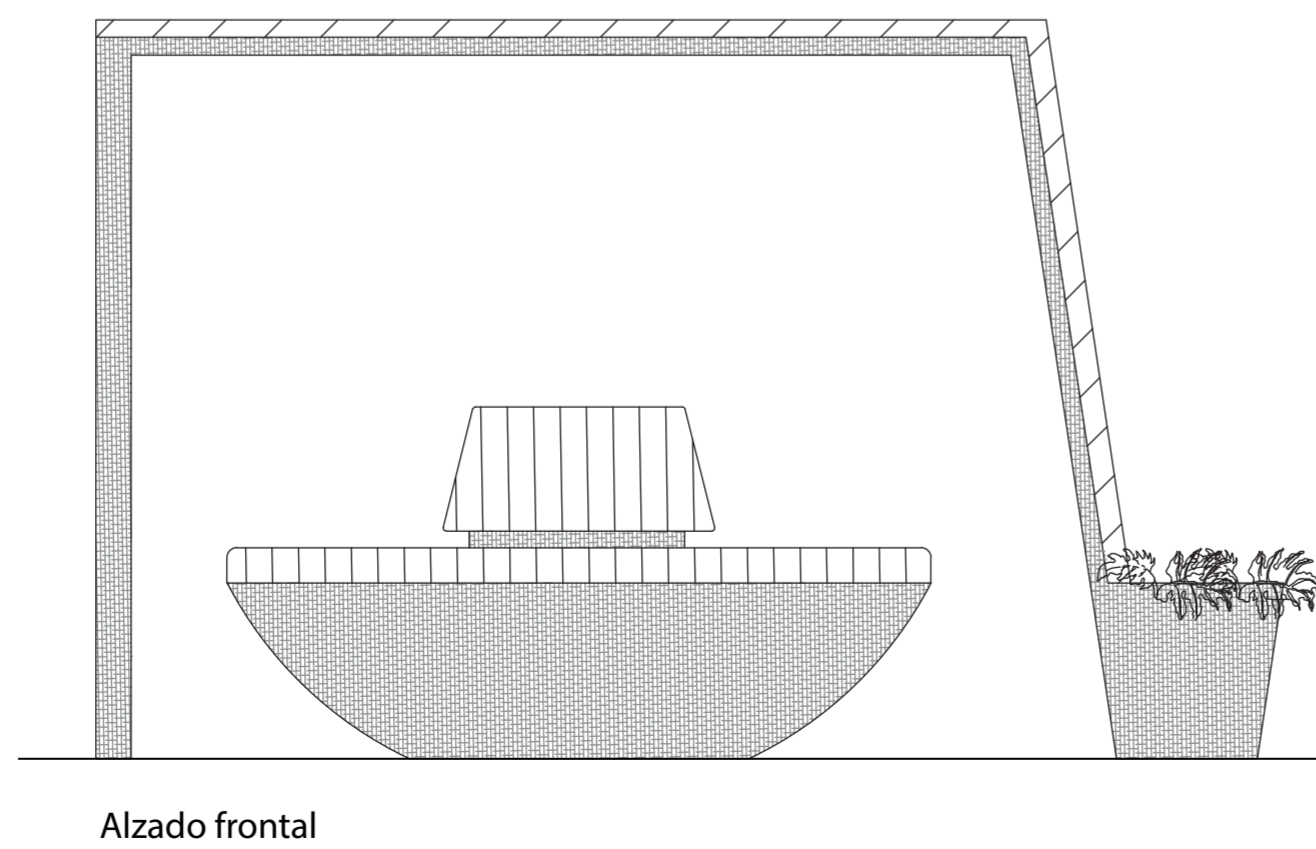
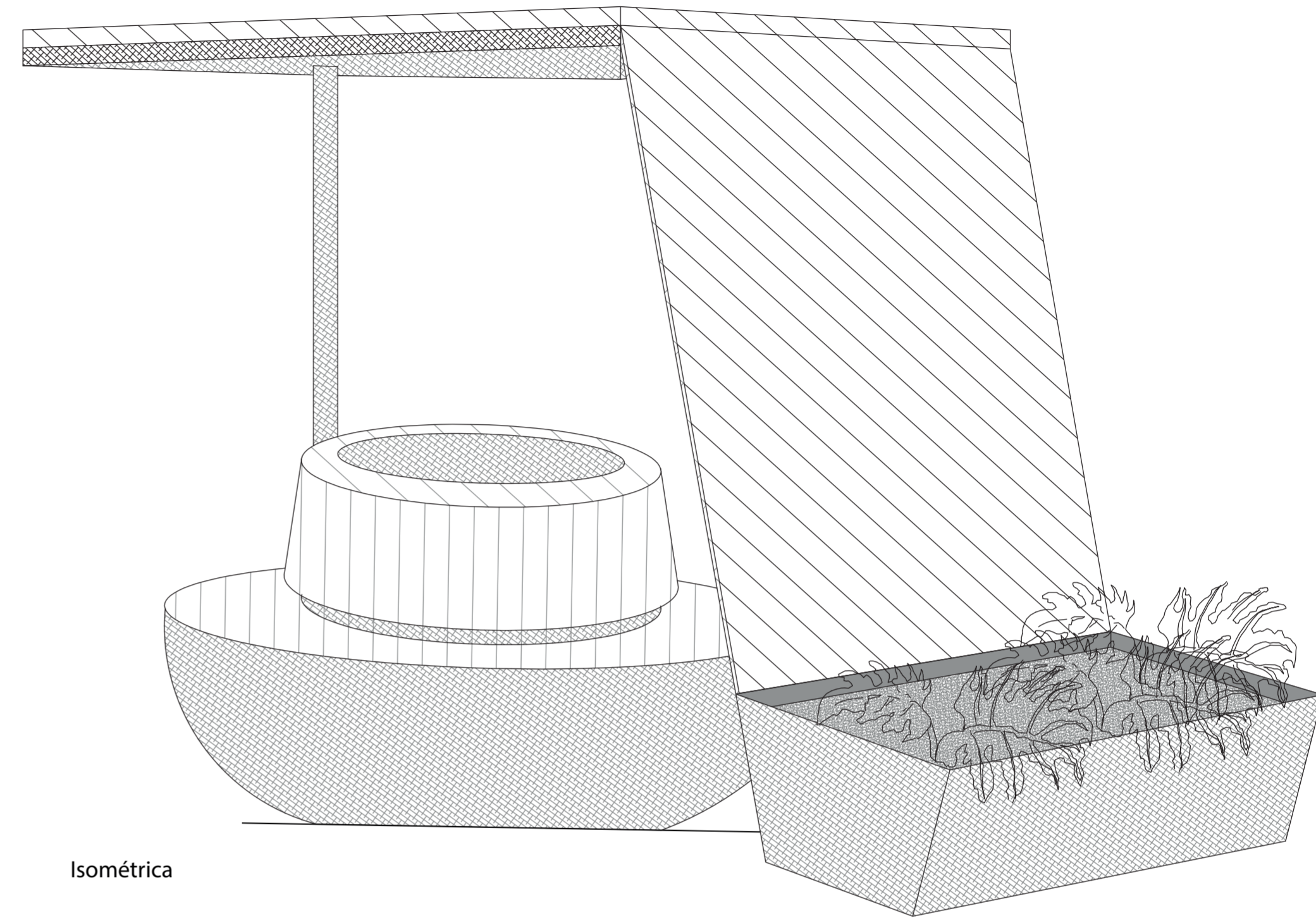
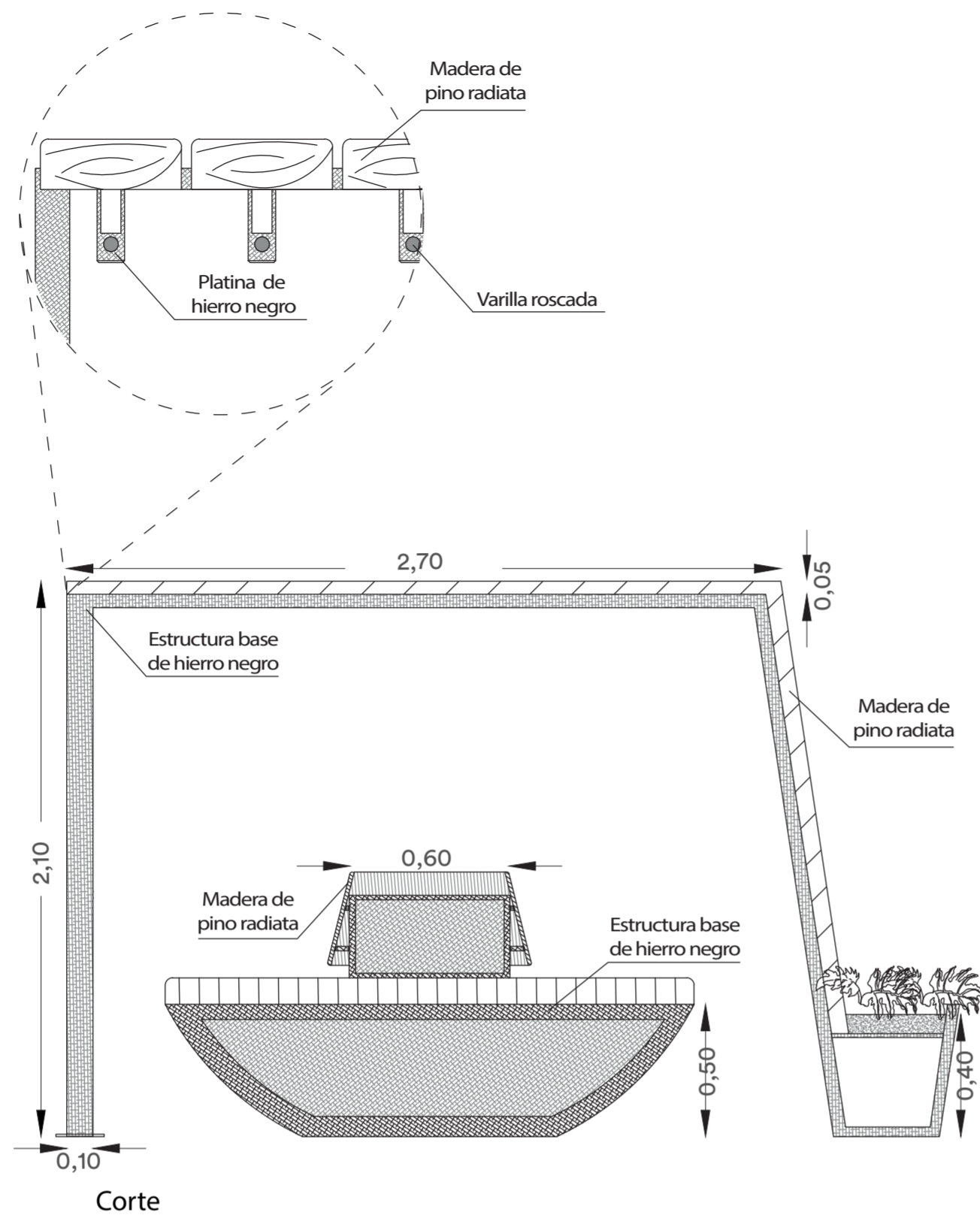
CONTENIDO:
DETALLE 7: Mobiliario tipo 3

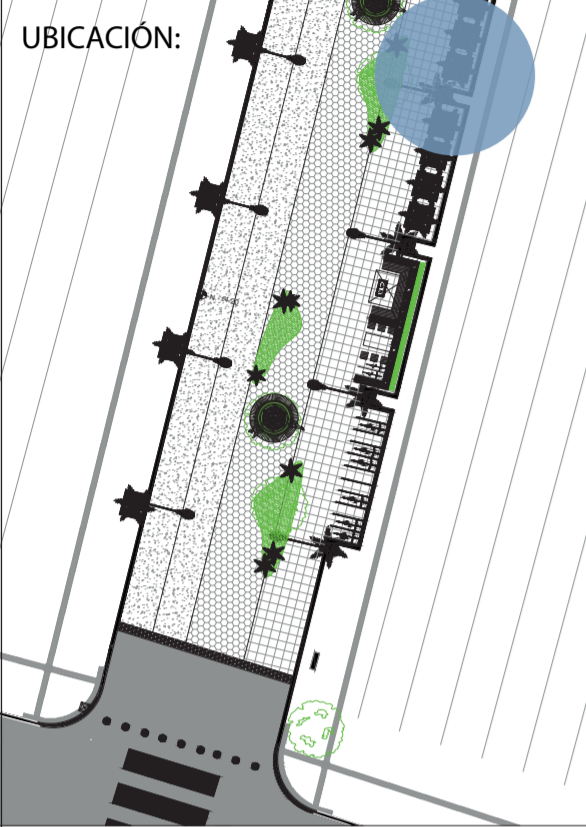
FECHA:
DIC. 2021

FORMATO:
A2

DOCENTE:
ARQ. HIDALGO DANIELA

PLANO:
14 14





PROYECTO:

PROPUESTA URBANA
DE MEJORAMIENTO
DE ESPACIOS PÚBLICOS
EN LA AV. 9 DE OCTUBRE

PROPIEDAD:

GUARIN HENAO KAREIN NATALIA

UBICACIÓN:

AV. 9 DE OCTUBRE, CENTRO DE LA
CIUDAD DE GUAYAQUIL

CONTENIDO:

DETALLE 6:
Mobiliario tipo 2

FECHA:

DIC. 2021

FORMATO:

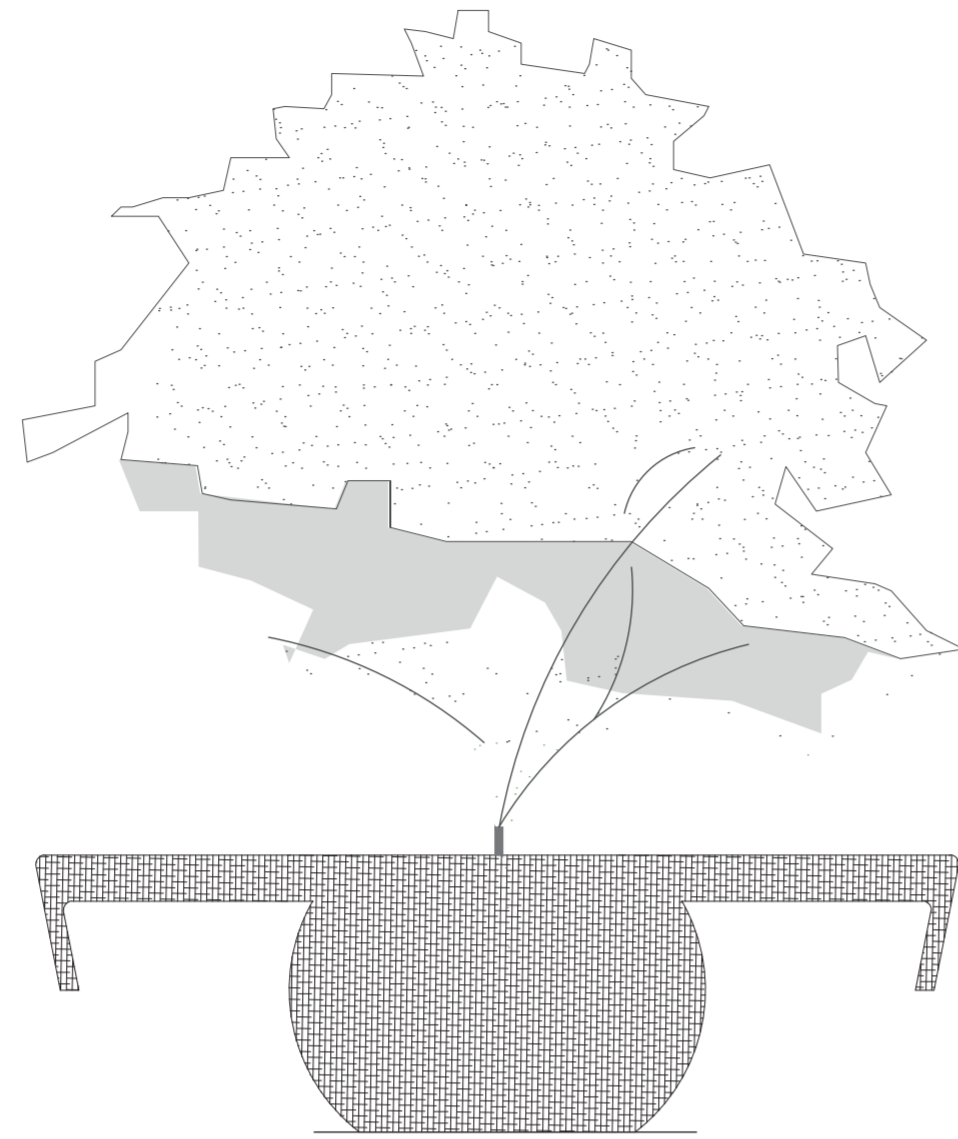
A2

DOCENTE:

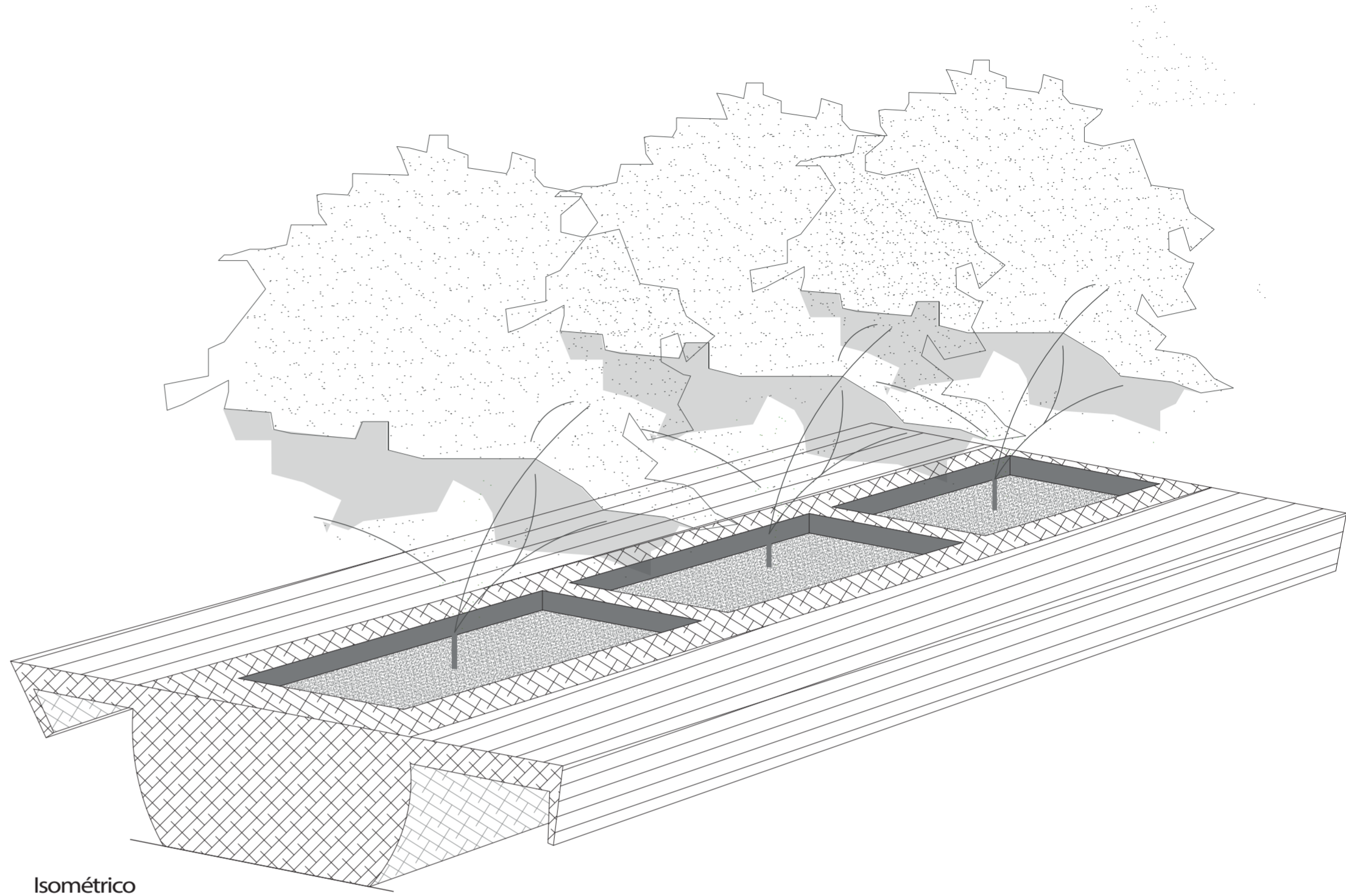
ARQ. HIDALGO DANIELA

PLANO:

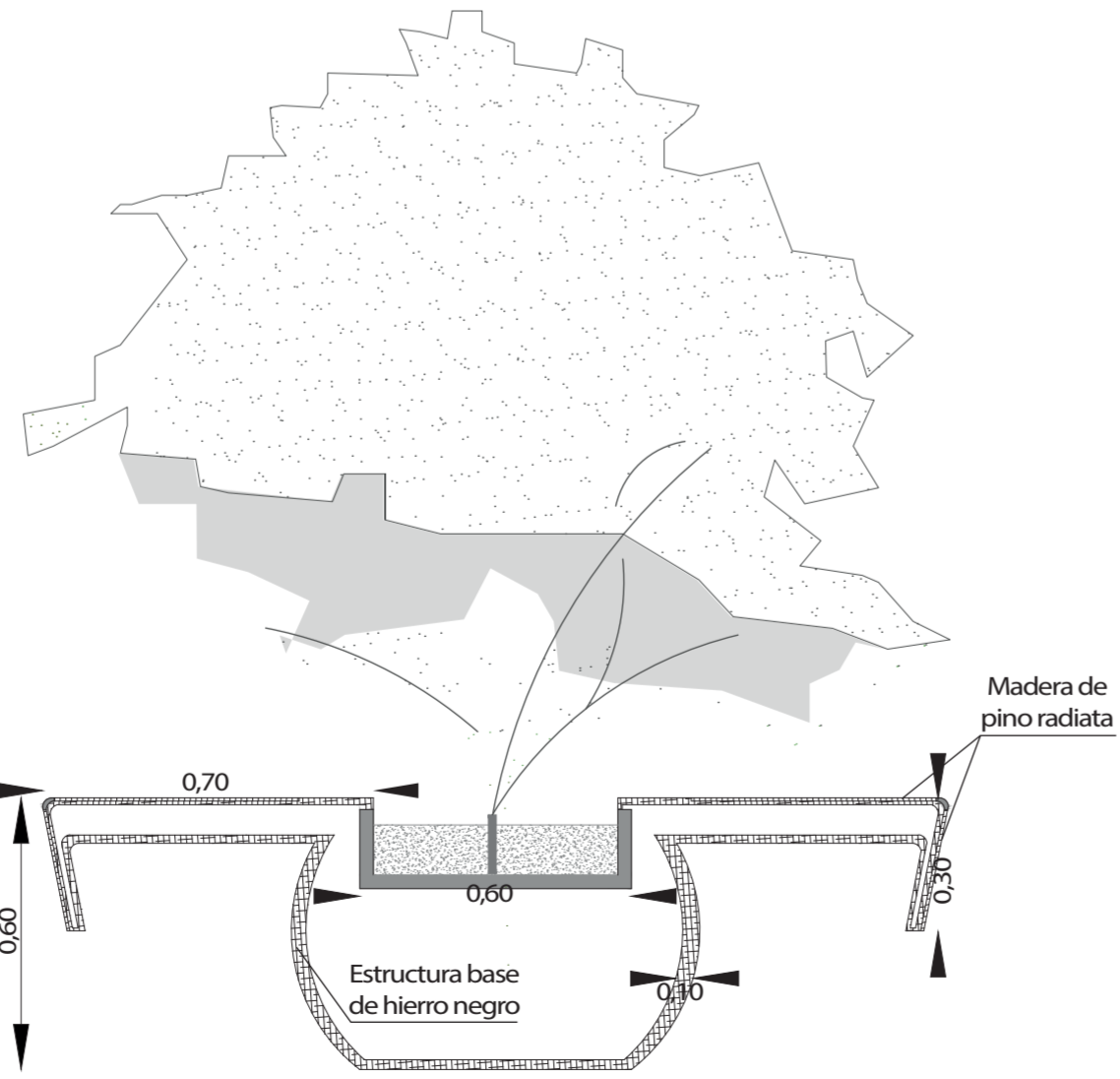
13 **14**



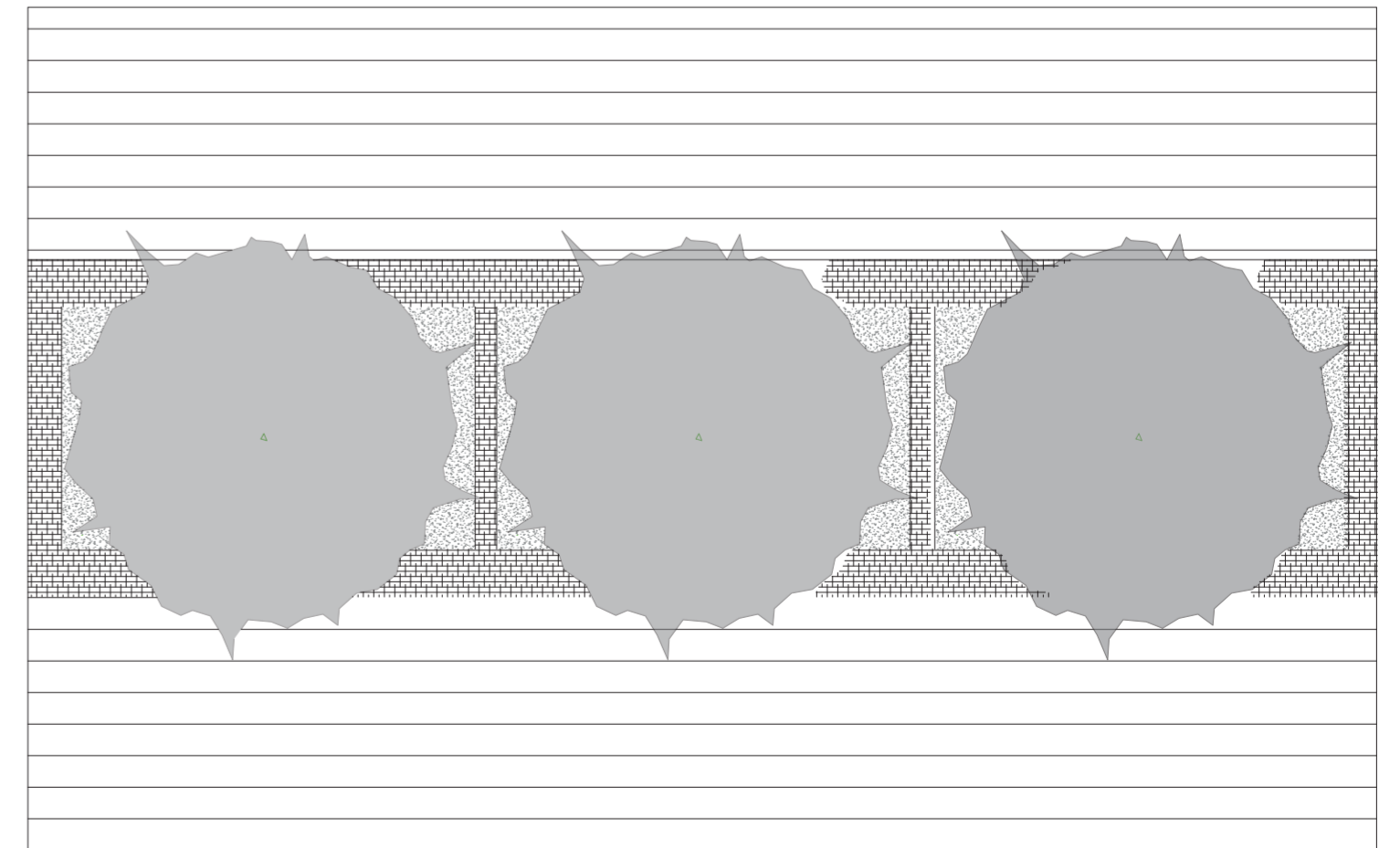
Alzado lateral



Isométrico



Corte



Planta